JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 11

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska T. A. w Poznaniu

16. grudnia 1928

Policjant, którego widać



Niejednemu automobiliście w Polsce dały się we znaki ciemne płaszczę naszych policjantów, których dzięki temu zupełnie wieczorem nie widać. Regulacja ruchu w tych warunkach staje się zupełnie problematyczna. Czy nie możnaby temu zaradzić, idąc za wzorem Anglji, gdzie policja urzęduje wieczorem w białych płaszczach gumowych?

Fot. Atlantic.

Drogi naprawy do naprawy drogi

„Samochód, jako środek komunikacji, spowodował renesans dróg, ale ze znacznie większemi od nich wymaganiami, niż najśmielsze żądania ruchu kołowego. Jeżeli praca pójdzie dalej dotychczasowem tempem, drogi nasze nie pozostaną w tyle za ruchem samochodowym."

Inż. Jędrzej Moraczewski
Minister Robót Publicznych.

Pan Minister Moraczewski nazwał pana prof. Melchiora Wł. Nestorowicza, dyr. departamentu drogowego Min. Robót Publ. — „duszą dróg polskich". Niewątpliwie określenie to jest słuszne. Należy się radować, że gospodarka drogowa znalazła w Polsce człowieka tak serdecznie sprawie oddanego, a zarazem wybitnego fachowca, służącego rozległą, głęboką wiedzą dziełu naprawy i rozbudowy dróg polskich. A jest to zadanie olbrzymie, zadanie, którego rozwiązanie przysporzy niewątpliwie gospodarstwu krajowemu chwilowo jeszcze niedocenianych walorów gospodarczych, nie mówiąc już o wartościach strategicznych, politycznych i społecznych, stwarzanych przez postępową gospodarkę drogową.

Czy Szanownemu Czytelnikowi wiadomo, ile mniejwięcej traci Polska rok rocznie z powodu złego stanu dróg? — Według obliczeń prof. Melchiora Nestorowicza — okrągłą sumkę jednego miljarda złotych!! Warto więc zainteresować się zasadniczo kwestją w tytule objętą i pilnie posłuchać, co o niej mówi prof. Nestorowicz, na którego ciekawych uwagach niniejszy artykul jest oparty.

Przeszła nad Polską sześć lat trwająca wichura wojenna. Pierwszym objektem działań wrogich są mosty, drugim — drogi. Mosty pali się i niszczy, drogi pokrywa ogniem artyleryjskim i brózdami taborów. Konserwacja dróg w czasach wojennych i powojennych jest prawie że niemożliwa: niema funduszów na naprawę. Oto przyczyna złego stanu dróg polskich. Nie wspominamy chwilowo o braku dróg, o czem mowa będzie następnym razem.

Pierwszem zadaniem gospodarki drogowej niepodległej Polski było przyprowadzenie do porządku zniszczonych przez działania wojenne dróg i umożliwienie na nich komunikacji; naturalnie przedewszystkiem trzeba było przystąpić do budowy mostów.

Mosty w chwili obecnej prawie wszystkie są już odbudowane. Olbrzymia ich większość na drogach (przeszło 90 procent ich ogolnej długości) wymaga stopniowego przebudowania na mosty stałe, gdyż mają one dotąd charakter prowizoryczny. Oczywiście, zadanie to niełatwe, bo kosztowne, ale konieczne: na przestrzeni od Krakowa do Torunia niema nad Wisłą ani jednego mostu, poza trzema warszawskiemi, o charakterze stałym... Ministerstwo Robót Publicznych opracowało program przewidujący przebudowę mostów prowizorycznych na stałe w ciągu lat 20—30-tu.

O ile pod względem odbudowy mostów wiele zrobiono, o tyle pod względem uporządkowania nawierzchni dróg sprawa przedstawia się o wiele gorzej: pierwotny chaos w dziedzinie administracji państwowej i w dziedzinie pieniężnej utrudnił ogromnie wykonanie dzieła odbudowy. Należy sobie przypomnieć, że współczynnik drożenia robocizny i materjałów wzrósł w stosunku do cen przedwojennych bardzo znacznie, że kredyty przeznaczone na konserwację dróg w czasie inflacji szybko topniały w ciągu okresu operacyjnego, zaledwie wystarczały na opłacenie służby drogowej. Dalej trzeba wziąć pod uwagę, że kredyty przeznaczone na utrzymanie dróg, po ustaleniu się waluty złotowej były naogół niewystarczające, zarówno dla potrzeb dróg państwowych, jak wojewódzkich i powiatowych.

Całkowity kredyt, przeznaczony w budżetach Min. Robót Publicznych na cele drogowe w ciągu ostatnich lat wynosił:

w r. 1924 —26.000.938,— zł.
w r. 1925 —28.126.907,— zł.
w r. 1927/8—36.970.000,— zł.
w r. 1928/9—83.000.000,— zł.

Liczymy już w tem i kredyt drogowy, przewidziany w budżecie inwestycyjnym. W powyższych budżetach na utrzymanie dróg państwowych przeznaczono zaledwie drobną część tego, czego wymagał stan dróg i ruch na nich się odbywający. Również i samorządy przeznaczały na cele drogowe fundusze niewystarczające.

Brak funduszów na cele konserwacji dróg — to objaw tembardziej przykry, im większe są dzisiejsze wymagania ruchu pod względem trwałości nawierzchni. Doprowadzenie istniejącej sieci do porządku, to nie jest kwestja „załatania dziur", a kwestja wprowadzenia różnych ulepszeń, jak np. urządzenie nawierzchni z kostek kamiennych lub bitumu. Zwykła nawierzchnia makadamizowana nie znosi silnego ruchu kołowego, a przedewszystkiem samochodowego. Dla samych przeto względów oszczędnościowych należy przebudować stare drogi na szosy o trwałej, silnej nawierzchni.

Zdaniem prof. Melchiora Nestorowicza, drogi na których rozwój ruchu samochodowego doszedł do takiego stopnia natężenia, przy którym niszczące jego oddziaływanie zaczyna się odczuwać, winny być stopniowo przystosowane do tego ruchu przez smołowanie, lub krzemianowanie, zapobiegające rozluźnieniu nawierzchni z kamienia wapiennego, wywołanemu przez oddziaływanie obręczy gumowej.

Dzięki temu, że, poczynając od roku 1927, środki na utrzymanie dróg z twardą nawierzchnią stale wzrastają, można było w ostatnim czasie przystąpić do jej uporządkowania, a nawet, acz w skromnej mierze, do przystosowania jej do potrzeb ruchu samochodowego.

Zagadnieniem odrębnem jest kwestja należytego utrzymywania dróg gruntowych. Praktyka państw północno i południowo amerykańskich dowodzi, że przez umiejętne ich utrzymywanie, i to drogą mechanizacji prac reparacyjnych, można znacznie ulepszyć ich zdolność komunikacyjną. Jakie znaczenie omawiane zagadnienie posiada dla kraju, o tem świadczy fakt, iż gościńców drugorzędnego znaczenia mamy około 120.000 km...

Sprawie należytego utrzymywania dróg gruntowych poświęcono bodajże najmniej uwagi, mimo że rozwiązanie tej kwestji nie jest tak bardzo trudne. Trzeba zważyć, że większość dróg gruntowych należy do gmin, że przeto, gdy chodzi o ich naprawę, można w dużym zakresie zastosować naturalną powinność drogową, czyli t. zw. szarwark. Jeśli w Polsce, kraju rolniczym, nie wykorzystywano szarwarku, działo się to z powodu nieumiejętności samorządów do „zabrania się do rzeczy". Stąd też pożyteczną misję spełniłyby kompetentne urzędy państwowe, gdyby zechciały oddziałać na samorządy w kierunku dydaktycznym, objaśniając na przykładach wzorowych powiatów, jak należy przystąpić do naprawy dróg gruntowych.

Również zadaniem samorządowej gospodarki drogowej jest uporządkowanie nawierzchni ulic i placów miejskich. Muszą zginąć wreszcie „kocie łebki", któremi brukowana jest większość miast i miasteczek. Fachowcy obliczają, że w sześciuset miastach Polski należy ulepszyć jezdnię o przestrzeni około 347 km. kwadratowych. Zadanie to może być spełnione kosztem kilkuset miljonów złotych w ciągu lat dwudziestu.

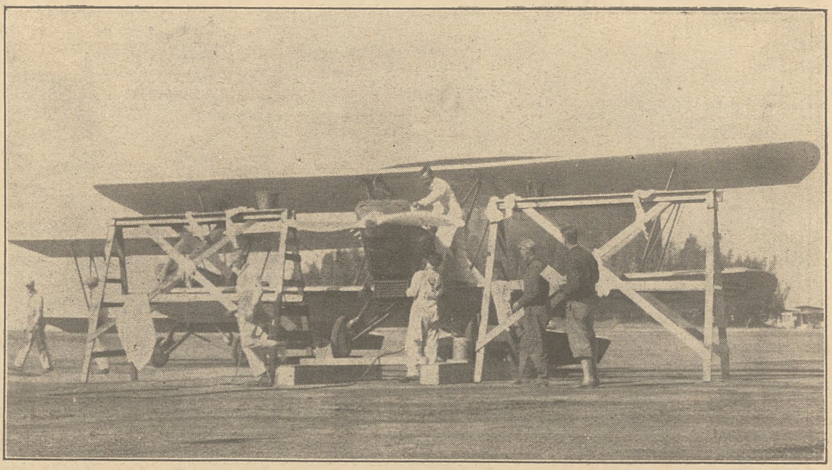
W jaki sposób przystąpić w chwili obecnej do zrealizowania programu naprawy i rozbudowy dróg polskich?

Przedewszystkiem: przez bardzo poważne zwiększenie pozycyj budżetowych Państwa i Samorządów, na cel ten przeznaczonych.

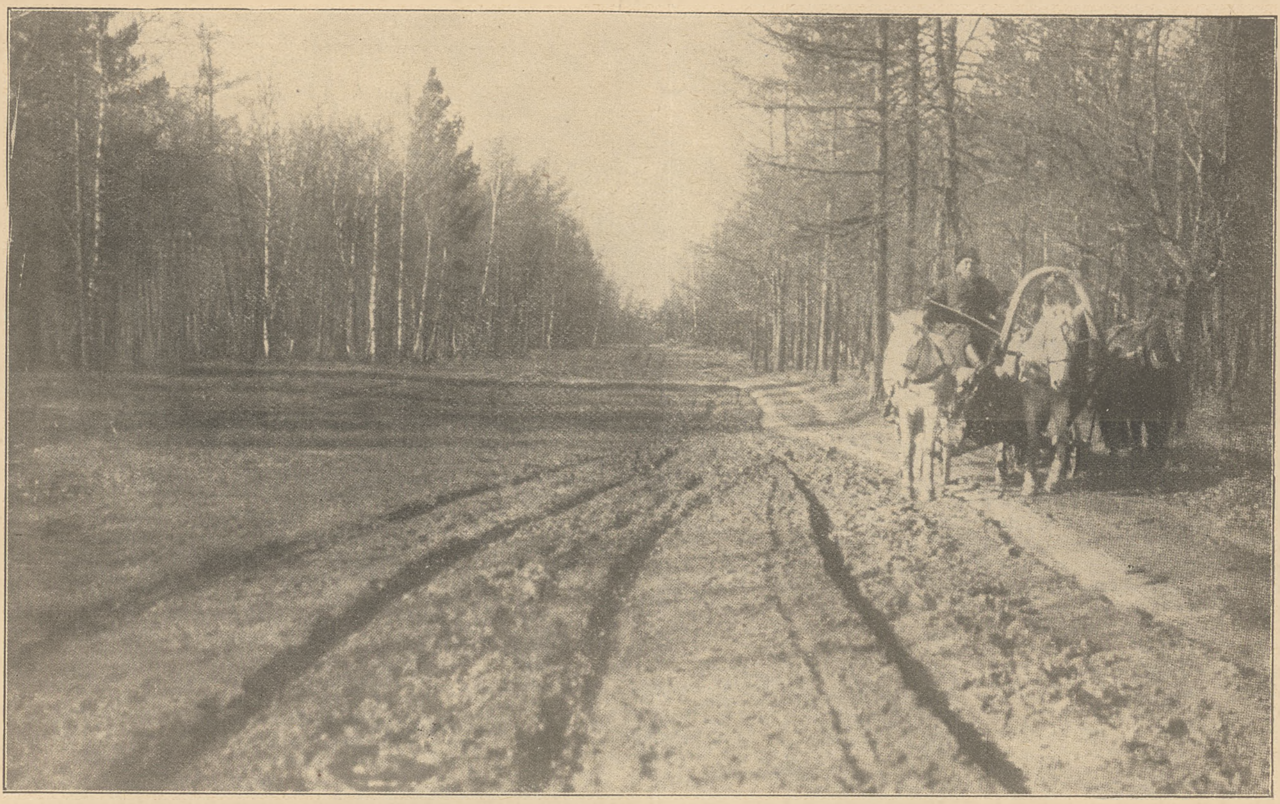
Polepszenie w tej dziedzinie nastąpi, o ile propaganda drogowa, zwalczająca ignorancję społeczeństwa co do rzeczywistego stanu, potrzeb i warunków gospodarki drogowej nabierze więcej rozmachu i rozgłosu.

Orędownikami sprawy dróg polskich winni być automobiliści i prasa fachowa. My sprawie tej służymy i służyć będziemy. Trzeba, abyś i Ty, Szanowny Czytelniku, chociażby tylko w dobrze zrozumianym interesie własnym, zainteresował się sprawą gospodarki drogowej i zainteresował nią swe otoczenie.

Jakże nam jeszcze do tego daleko...



Podczas gdy w Polsce nie możemy się doczekać organizacji abonamentowego mycia i czyszczenia samochodów, w Los Angeles w Kalifornji „Aero Corporation of California" stworzyła przedsiębiorstwo, które za niewielką opłatą załatwia mycie i czyszczenie samolotów, wykonując czynność tę, dzięki zastosowaniu specjalnych urządzeń, w niecałe 15 minut. Fot. Underwood and Underwood.



....nieraz trzeba przebyć sławną „trójką" tysiące kilometrów, zanim napotka się na kolej żelazną...

Na bezdrożach rosyjskich

W poprzednim numerze opisywaliśmy „raj automobilizmu" na egzotycznej Kubie. Dziś dla kontrastu podajemy szereg ilustracyj z Rosji współczesnej, gdzie na porządku dziennym posiadamy całą skalę najprymitywniejszych środków komunikacyjnych.

Przeciętny europejczyk podróżuje pociągiem lub samochodem i w rzadkich tylko wypadkach zdarza mu się używać innych środków lokomocji. Inaczej ma się rzecz w Rosji. Na olbrzymim obszarze byłego imperjum możemy przepróbować wszelkie rodzaje podróży, począwszy od międzynarodowego ekspresu, kończąc na sforze psów, zaprzęgniętych w lekkie sanki.

Część Rosji europejskiej ma względnie dobrze rozbudowaną sieć kolei żelaznych, a w pobliżu większych ośrodków przemysłowych bywają nawet znośne szosy. Podróż w tych częściach kraju, jeżeli pominiemy nadzwyczajny brud niechlujstwo w pociągach i na stacjach, nie ma w sobie nic wybitnie egzotycznego, tak samo komunikacja w miastach nie zdziwi niczem nadzwyczajnem przeciętnego europejczyka. Prawda, daleko jeszcze, pod względem ożywienia ruchu i różnorodności środków lokomocji, takiemu Leningradowi lub Moskwie do Londynu, Paryża lub nawet Warszawy. Nikt tam jeszcze nie myślał o kolei podziemnej i o usprawnieniu regulacji ruchu, gdyż ostatecznie, zrzadka chodzący i zawsze przepełniony tramwaj, oraz stare rozklekotane dorożki konne tego nie wymagają. Wystarczy wyobrazić sobie jakieś prowincjonalne miasto z jego spokojnym i sennym ruchem ulicznym, ażeby mieć pojęcie o ruchu w obydwóch rosyjskich miastach stołecznych.

Tak mniejwięcej wygląda Rosja europejska. Zupełnie inaczej jeździ się i podróżuje w Syberji, lub w innych, dalszych rosyjskich prowincjach, czyli jak dziś je zowią: socjalistycznych republikach — kaukazkich, kirgizkich, tunguzkich, samojedzkich i t. p. Wystarczy przekroczyć góry Uralu, ażeby trafić do zupełnie prawie dzikiego kraju, bez kolei, szos, zrzadka tylko poprzecinanego „traktami", czyli gruntowemi drogami, znajdującemi się zwykle w bardzo złym stanie. Tu nieraz trzeba przebyć końmi (sławną rosyjską „trójką") tysiące kilometrów, zanim napotka się na kolej żelazną.

Gorzej jeszcze podróżować dalej na północy w dzikich tundrach, lub nad brzegami Lodowatego oceanu. Tu Eskimosi, Samojedzi i inni tubylcy stosują tylko



..zrzadka chodzący i zawsze przepełniony tramwaj...



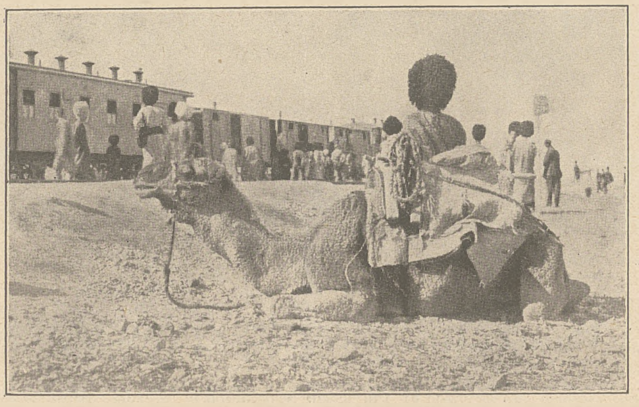
Całe karawany wielbłądów zaprzęzonych w sanki ciągną ładunek korytami zamarzłych rzek.

psy lub refinery, jako zaprzęg do ich lekkich sanek. Rozumie się, że rodzaj zwierząt pociągowych zależy w głównej mierze od klimatu i terenu. więc na południu razem z koniem oddaje nieocenione wprost usługi wielbłąd.

Nie tak dawno jeszcze całe karawany wielbłądów wędrowały nawet do dalszych miast. jak np. do Kijowa, niosąc na grzbietach owoce i wschodnie łakocie.

Dziwnie wyglądał rynek kijowski przed kilkunastu laty, kiedy razem stały wielbłądy, konie, olbrzymie ukraińskie pociągowe woły, a nieopodal przejeżdżał samochód. Nie każdy uwierzyłby, że to zwykłe europejskie miasto.

Krótko przed wojną zaczął też i samochód nabierać w Rosji dużego znaczenia: koleje rosyjskie, mimo największej na świecie długości, nie mogły oczywiście nawet w najmniejszej mierze, obsłużyć niezmierzonych wprost obszarów, wszędzie więc, gdzie tylko stan dróg na to pozwalał, próbowano wprowadzić regularną komunikację samochodową. W niektórych miejscowościach, jak np. na Krymie, próby te zostały uwieńczone dużem powodzeniem i komunikacja samochodowa cieszyła się ogólnem uznaniem, lecz wojna , a najbardziej rewolucja, rujnując kraj ekonomicznie i niszcząc przemysł, stanęła na przeszkodzie dalszemu rozwojowi komunikacji samochodowej. Prawdopodobnie długo jeszcze będziemy zmuszeni czekać, zanim na rosyjskich drogach zaczną, na wzór Stanów Zjednoczonych, kursować gęsto autobusy i samochody prywatne.



W krajach zakaspijskich nierzadko na stacji kolejowej spotyka się wielbłądy, dowożące pasażerów z pustyni do pociągów.

Narazie, według posiadanych przez nas danych statystycznych, Rosja sowiecka z końcem roku 1921 posiadała jeden samochód na 6020 mieszkańców, a z końcem ubiegłego roku stosunek ten poprawił się o tyle, że jeden samochód przypadał na 4733 osoby, czyli, że ogółem kursowało w Rosji 22.500 samochodów, w czem 10.000 osobowych i 12.500 ciężarowych.



Eskimosi, Samojedzi i inni tubylcy stosują do komunikacji w swych krajach prawie wyłącznie renifery.

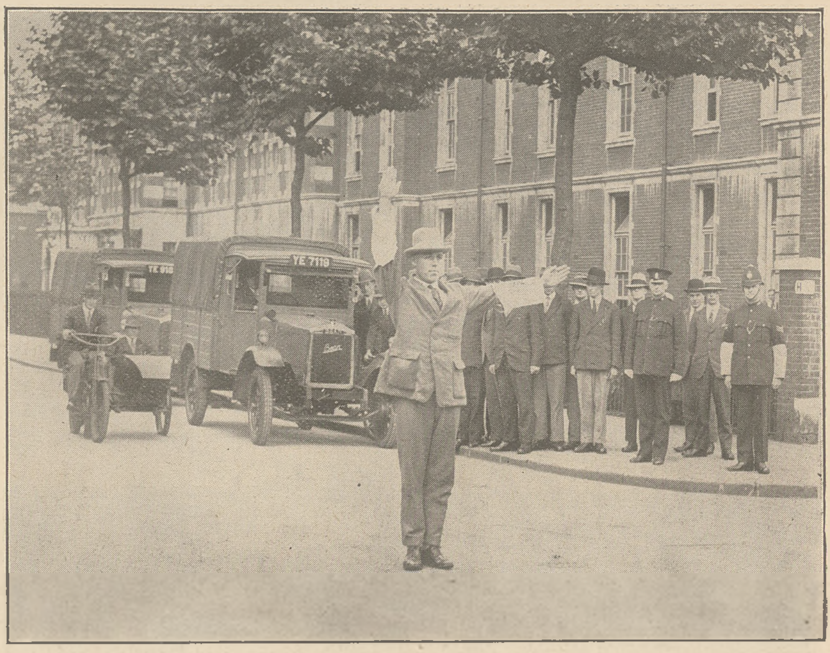
Policja komunikacyjna w Londynie



Londyn, w grudniu.

Jedną z największych trosk londyńskich władz policyjnych jest niewątpliwie sprawa regulacji ruchu ulicznego. Ruch uliczny w Londynie, który już przed laty przybrał rozmiary takie, jakich dziś nie spotyka się, poza Paryżem i Berlinem, w żadnym bodaj z wielkich miast europejskich, oddawna przysparza londyńskiej policji niezliczonych kłopotów. Intensywność ruchu wzmaga się stale, i to w takiem tempie, że obecnie londyńskie władze odpowiedzialne za bezpieczeństwo tak ruchu kołowego, jak i przechodniów, zupełnie poważnie wyrażają obawę, że w krótkim czasie ulice londyńskie, w wielkiej mierze dość wąskie i nieprzystosowane do tak wielkiej frekwencji pojazdów, nie będą mogły sprostać swym zadaniom. Cały ogrom trudności spadającej na barki policjantów regulujących ruch może ocenić ten, kto na własne oczy widział niezliczone tłumy pojazdów, płynących przez ulice stolicy angielskiej.

Rzecz oczywista, że regulacja ruchu w tak trudnych warunkach nie byłaby możliwa przy pomocy zwykłych funkcjonaajuszy policji.



Praktykanci londyńskiej szkoły policji komunikacyjnej przy ćwiczeniach: Zatrzymanie ruchu obustronnego. Fot.: Wide-World

To też oddawna już zaprowadzono w Londynie zupełnie oddzielną „formację“ policji komunikacyjnej, która składa się z urzędników, przygotowywanych na specjalnych kursach wyłącznie do swych późniejszych zadań, to jest do reglacji ruchu ulicznego. Szkolenie policjantów komunikacyjnych odbywa się w Peel House, centrali szkoły policyjnej (Police Training School) i to według metod jaknajbardziej nowoczesnych.

Wstępem do właściwego kursu jest bardzo obszernua nauka jazdy samochodowej i motocyklowej. Władze londyńskie wychodzą bowiem z bardzo słusznego założenia, że dla regulowania ruchu pojazdów motorowych konieczna jest jaknajdokładniejsza znajomość technicznych właściwości tychże pojazdów. Właściwy kurs składa się z dwóch części, z których pierwsza obejmuje naukę teoretyczną. Doskonali fachowcy wykładają tutaj praktykantom przepisy ruchu ulicznego, znaczenie sygnałów i znaków, dotyczących komunikacji, wpajając swym wychowankom jaknajdokładniej wszystko to, co należy do obowiązków policjanta komunikacyjnego. Najobszerniejszą część wykształcenia policjanta komunikacyjnego obejmuje jednak nauka praktyczna. W przeciwieństwie do innych wielkich miast europejskich odstąpiono tutaj zupełnie od metody szkolenia posterunkowych na modelach.

Rozumie się samo przez się, że nauki praktycznej kandydatów nie można odbywać w tak intensywnym ruchu, jakim jest ruch uliczny w Londynie. Poradzono więc sobie w ten sposób, że wewnątrz kompleksu budynków, obejmujących Police Training Scholl (jest to małe miasto), wytwarza się sztuczny ruch, odtwarzając kolejno wszelkie trudności, jakie zdarzają się w normalnem życiu ulicznem. Tak więc „robi“ się tam ruch normalny, zatory pojazdów na ulicy, niesfornych kierowców, a nawet wypadki samochodowe, przyczem demonstruje się także fatalne skutki fałszywej regulacji ruchu przez policjanta komunikacyjnego.

Ponieważ każdy wypadek samochodowy zazwyczaj pociąga za sobą rozprawę sądową, a przekonano się, że w takich razach bardzo mało można polegać na ścisłości zeznań świadków postronnych, przeto, jako specjalny dział nauki, wprowadzono umiejętność celowego spisywania protokółów z wypadków samochodowych. Tej właśnie ostatniej sprawie poświęca się obecnie dużo uwagi, gdyż kwestja ta na pierwszy rzut oka mało znacząca,



Instruktor demonstruje sposób zatrzymywania ruchu w ulicy jednokierunkowej. Fot.: Wide-World.

nabiera szczególnej wagi, jeżeli się dowiemy, że ilość rozpraw sądowych na temat przekroczeń komunikacyjnych w ostatnich latach wzmogła się w znacznym stopniu. I tak — w roku 1924 liczba protokółów policyjnych wynosiła 42,729, zaś w roku 1927 już 79,834. Od tego czasu liczba ta niewątpliwie powiększyła się ponownie, gdyż, jak wiadomo, w samym Londynie rok rocznie przybywa kilka tysięcy nowych samochodów. We wszystkich tych wypadkach decydującą rolę odgrywa oczywiście celowo spisany protokół, który powinien zawierać wszystkie szczegóły ważne dla oceny sytuacji.

Wielka ilość protokółów i nakazów karnych, która do tego stopnia przeciąża londyńskie sądy policyjne, że tamuje całą sprawność sądu, była także powodem wprowadzenia innej inowacji. Tak więc uchwalono ostatnio, aby nie karać tych kierowców, którzy dopuszczą się drobnego wykroczenia przeciwko przepisom komunikacyjnym, natomiast dany kierowca otrzymuje od komisarjatu, na którego terenie zdarzyło się wykroczenie, specjalny formularz, wymieniający wykroczenia oraz uprzejme urzędowe pismo kończący się



Bardzo ważną część nauki stanowią ćwiczenia w spisywaniu rzeczowych protokółów.
(Fot.: Wide-World.)



Niesforny motocyklista, niezważający na sygnał „stop" najeżdża na przechodnia.
(Fot.: Wide-World.)

grzecznym zwrotem: „Prosimy uprzejmie, aby pan tego więcej nie czynił".

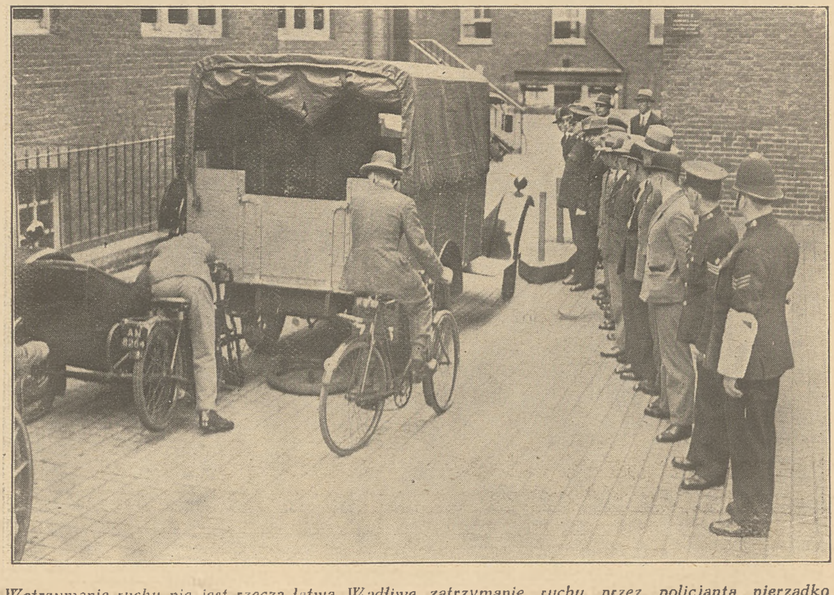
Rzecz jasna, że nic się nie zmieni w samym sposobie urzędowania policji komunikacyjnej, która nadal będzie zapisywała kierowców, wykraczających przeciwko przepisom. Doniesienia te pójdą zwykłą drogą do komisarza (Commissioner of Police), różnica będzie jedynie w tem, że kierowca, o ile będzie to pierwsze jego przekroczenie, nie otrzyma nakazu karnego, ani też zawezwania przed sąd, lecz tylko wyżej wspomniane pismo z uprzejmą prośbą, aby więcej tego nie czynić. Postępowanie to będzie stosowało się do następujących, w normalnym ruchu bardzo częstych wypadków, jak np.: nieznaczne przekroczenie szybkości maksymalnej; niezapalenie światła tylnego; jeżeli kierowca zapomniał zabrać dyplom; jeżeli tablica z numerem nie posiada przepisanych rozmiarów lub też jeżeli przy motocyklu nie funkcjonuje jeden hamulec.

Postępowanie nie znajdzie zastosowania w tych wypadkach, jeżeli kierowca już po raz wtóry nie stosuje się do przepisów, lub też jeżeli kierowca na znak policjanta komunikacyjnego nie zatrzymał pojazdu, wreszcie w wypadkach wywoływania nadmiernych hałasów. Wszystkie ostrzeżenia będzie się notowało w odpowiednich listach, tak że przy wypadku powtórego przekroczenia przepisu przez tego samego kierowcę policja przystąpi do ukarania go w zwykły sposób. Nowy ten system niezawodnie spotka się z wielkiem uznaniem nietylko u automobilistów, lecz głównie w londyńskich sądach policyjnych.

Do tych samych metod niekarania kierowców za przekroczenia drobne skłoniła się zresztą także policja nowojorska, która w ub. miesiącu dla funkcjonarjuszy komunikacyjnych wydała następujący rozkaz dzienny:

„Zabraniamy bezwzględnie ukrywania się za budynkami, drzewami i krzakami, aby stwierdzić przekroczenia komunikacyjne. Widok patrolującego policjanta komunikacyjnego znacznie więcej wpłynie na opamiętanie się kierowców lekkomyślnych lub bezwzględnych, niż usiłowanie schwytania ich w pułapkę!"

S. Frank



Wstrzymanie ruchu nie jest rzeczą łatwą. Wadliwe zatrzymanie ruchu przez policjanta nierzadko powoduje wypadki.
(Fot.: Wide-World.)

Upiory wielkiego miasta

Trochę hałaśliwa ale żywa i wesoła, szumiąca szalonym rozgwarem a przecież mająca skłonności do uregulowania i ujęcia w karby swych szaleństw u l i c a umilkła nagle.

O świcie, szarym i mdłym, mgłą przesiąkniętym, przyszli ludzie z łopatami, oskardami i kilofami — i zabrali się w spokojności brzydkiego poranku do niszczycielskiej pracy. Powydłubywali z jezdni kostki bruku, poukładali je w barykady, nazwozili żelaziwa, zaczęli przymierzać, odmierzać, sklejać, kombinować; wydłubali wreszcie z ulicy szyny tramwajowe i poukładali na ich miejsce nowe.

To trwało może dzień, może miesiąc, może rok.

Bokiem, w mgle, ciężkiej, raz na nowych, raz na starych szynach, przesuwają się trzeszczące, dzwoniące, zgrzytające w o z y k o l e j k i e l e k t r y c z n e j.

— — — — — — —

Ktoś chuchnął na szybę, przetarł ją rękawiczką i przez maleńkie okienko wyjrzał na świat:

— Patrz pan!... Znowu kopią...

— A...

Próba machnięcia ręką w szalonym ścisku spełzła na niczem.

— Znowu szyny wymieniają... Ciekawym, którędy nas dzisiaj zawiozą... Panie konduktorze! Którędy dziś pojedziemy?...

— Przez most...

— A niech to djabli!... Pół godziny dłużej... To już wolę pójść piechotą, będę prędzej... Wysiadam... Cóż to znowu, panie konduktorze, nie stajecie na przystanku?...

— Skasowany!

Nagle wóz zachybotał się, zatrząsł się jakby w śmiertelnym strachu, rozległ się huk ogromny i przerażający. Pasażerowie padli sobie wzajem w objęcia i za chwilę odsunęli się od siebie ze wstrętem.

— Co się stało?... Co się stało?...

Podniesiono konduktora z pod ławki i, po ocuceniu, wysłano na zwiady. Za chwilę wrócił, wesoło pogwizdując:

— Wóz dalej nie pojedzie... Zepsuty...

I wóz stał.

To trwało może, dzień, może miesiąc, może rok.

— — — — — — — — —

Ciemne szare postacie pasażerów kolejki a przechodniów mimowoli, łączą się w gromady. Trzeba coś postanowić.

— Którędy przejść przez tę ulicę?

— W tym rowie potoniemy...

— Na tych stosach kostek brukowych połamiemy nogi...

Łamią sobie głowy, jakby to zrobić, żeby nie połamać nóg.

— Te barykady z żelaza są za wysokie...

— Co robić?



— Co robić?

Niespodziewany ratunek:

— Ja państwa przeprowadzę — zgłasza się jakich chłopak.

— Ty?..

— Tak, ja... Bo ja jestem t u t e j s z y.

— — — — — — — — —

— Ja tam, proszę pana, zostaję w wozie. Może przyjdzie do siebie...

— Jak pan to rozumie?

— Jak ja to rozumiem?... Proszę pana, ja codziennie jeżdżę tramwajem. Wczoraj na placu też tramwaj stanął, bo się przed nim wóz z drzewem wywrócił... Koło się złamało...

— Jak pan to rozumie?

— Jak ja to rozumiem?... Proszę pana, codziennie się jakieś koło złamie... Więc, co to ja chciałem powiedzieć... Aha... Więc jednak wóz wprawdzie w godzinę potem — ale ruszył... Ja tam nigdy z wozu nie wychodzę, aż zajedzie na miejsce...

— Jak pan to rozumie?

— Jak ja to rozumiem?... He?... co?...

Przeraźliwy krzyk:

— Panie konduktorze! Policja! Pogotowie! To w a r j a t!..

Rozmowny jegomość się mylił. Okazało się, że to nie był warjat, lecz pasażer tramwajowy.

— — — — — — — —

Wóz stał w mgle.

To trwało może dzień, może miesiąc, może rok.

Aż wreszcie ktoś powiedział:

— No, ruszamy dalej!.

To kontroler. Przedziurawił bilety, wkręcił nową żarówkę, poklepał motorowego po ramieniu i — wóz ruszył!

A za nim gęsiego, stadem, inne wozy trzeszczące, dzwoniące, zgrzytające na widok przystanków. Za tramwajami ciągną tabory wozów meblowych, fur, bryczek i aut.

Przystanki są wprawdzie tylko dla tramwajów, ale auta korzystają z nich również. Muszą.

Z głębi dorożki samochodowej rozlega się błagalny jęk:

— Panie, na litość boską, bo się spóźnię na pociąg!

— Musimy czekać, aż wszyscy pasażerowie z tramwaju wysiądą i wsiądą. Jeżeli tramwaj pojedzie, to i my pojedziemy. Taki przepis.

Pasażer dorożki nie zdążył na pospieszny poranny, ale zdążył akurat jeszcze na wieczorny osobowy.

— — — — — — — —

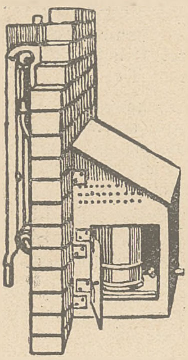
W nocy śniły mu się koszmarne, trzeszczące i zgrzytające, przystając co chwilę wśród barykad żelaza i kostek brukowych upiory wielkiego miasta.

W pociągu Poznań—Warszawa znaleziono rano zimne zwłoki nieznanego mężczyzny. Lekarz kolejowy stwierdził zgon wskutek udaru serca. Panowie reporterzy, napiszcie o tem w gazetach.

Kazimierz Piekarczyk.

Zapewnijmy sobie ciepło w zimie

Przy stale wzrastającem gospodarczem znaczeniu komunikacji samochodowej, przerwa ruchu samochodowego, a conajmniej silne jego ograniczenie w okresie zimowym, jest objawem niesłychanie przykrym. Wprawdzie w ruchu wielkomiejskim podjęto już od dość dawna zarządzenia zapobiegawcze, które zmniejszyły wpływ zimy na osłabienie ruchu automobilowego, nie wystarczają one jednak ani w przybliżeniu, aby zapewnić nam taką swobodę ruchu, jaka pozwoliłaby na rzeczywiste wykorzystanie tak ważnego środka komunikacyjnego.

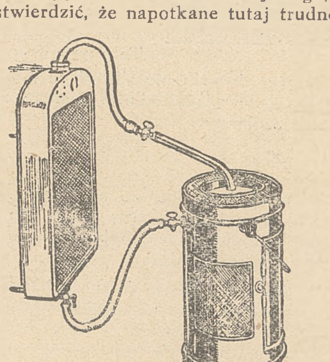


Rys. 1.

Najbardziej cierpi w miesiącach zimowych komunikacja pozamiejscowa, powodując w ten sposób poważne gospodarcze straty. Powodem tych trudności w komunikacji zimowej jest z jednej strony stan dróg, który dla ruchu samochodowego jest zupełnie nieodpowiedni, z drugiej zaś strony trudności natury technicznej, z których najwięcej kłopotu sprawia automobiliście oporne zaskakiwanie silnika oraz racjonalna obsługa pojazdu, nie mówiąc już o tem, że prowadząc samochód podczas mrozu kierowca dotkliwie cierpi na zimno w ręce i w nogi.

Na pierwsze, z wyżej wymienionych niedomagań zasadniczych, trudno znaleźć środki doraźne, gdyż niestety niema u nas jeszcze systematycznej akcji ochrony dróg, jaka znana jest w Stanach Zjednoczonych, w Anglji, we Francji, a ostatnio i we Włoszech. Utrzymanie dróg jest u nas zupełnie niedostateczne, gdyż obowiązki te spoczywają po części na poszczególnych gminach i powiatach tak, że trasa, która na terenie jednego powiatu jest w stanie wzorowym, po przekroczeniu granicy staje się nie do przebycia a niewiele nam pomoże, wzmożona w ostatnim czasie propaganda automobilizmu, jeżeli nie będziemy w stanie w miesiącach zimowych utrzymać ruchu samochodowego w [illegible]
Tu więc w pierwszej linji należałoby przeprowadzić obowiązkową ochronę dróg, która powinna być przeprowadzana pod auspicjami poszczególnych województw. W ten sposób stworzonoby możność przyspieszenia rozwoju naszego narazie skromnego jeszcze automobilizmu.

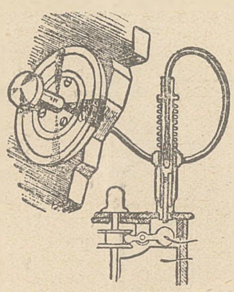
Powracając do ruchu wielkomiejskiego, należy stwierdzić, że napotkane tutaj trudności wywodzą się jedynie z bardzo niedoskonałego systemu czyszczenia ulic, na których często tworzy się gruba warstwa błota, a to dlatego, że nie przystąpiono zawczasu do usunięcia z jezdni i z chodników śniegu. Pozatem szczególną należy zwrócić uwagę odpowiednich czynników na tę okoliczność, że w długich godzinach wieczornych zbyt mało przykłada się wagi do oświetlenia nietylko sygnałów, regulujących ruch uliczny, lecz wogóle do oświetlenia ulic samych. Odpowiednie oświetlenie ulic jest nieodzownym warunkiem prawidłowego i bezpiecznego ruchu ulicznego.



Rys. 2.

Rzecz oczywista, że i ze strony automobilistów należy się domagać zastosowania odpowiednich ostrożności, a mianowicie zwolnienia szybkości na śliskiej jezdni, ścisłego przestrzegania przepisów itp.

Sprawa technicznego usprawnienia samochodów dla ruchu zimowego przedstawia się na szczęście znacznie bardziej pocieszająco, to też, mimo wszystkich trudności drogowych, zwiększa się z roku na rok liczba automobilistów, którzy zamiast, jak dawniej, zamykać samochód na zimę do garażu, niebaczni na pogodę, ani na porę roku, korzystają przez cały czas z niezbędnego dziś już dla nich środka komunikacyjnego. Technika samochodowa, fabrykacja akcesoryj oraz doświadczenia z ruchu zimowego postąpiły o tyle, że dziś automobilista — nie będąc nawet zahartowanym sportowcem — z całym spokojem może oczekiwać zimy, gdyż wszystkie trudności można dziś łatwo usunąć przy zastosowaniu

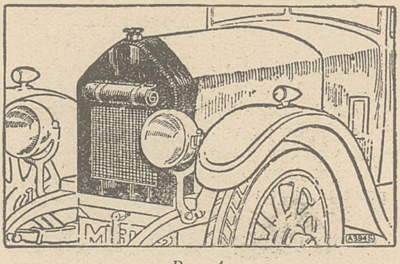


Rys. 3

prostych stosunkowo sposobów, których znamy wielką liczbę. Wyliczając je tutaj pokrótce, nie wątpimy, że przyczynimy się do ułatwienia poszczególnym automobilistom „obłaskawienia" swego samochodu niezadowolonego z mrozu i niepogody.

Jak już wspominaliśmy wyżej największą trudność sprawia w zimie zapuszczenie motoru. Jest rzeczą zupełnie jasną, że garaż racjonalnie opalany pozwoli nam na znaczne ułatwienie uruchomienie naszego pojazdu. Z ogrzanego garażu w każdej chwili możemy wyprowadzić samochód gotowy do użytku.

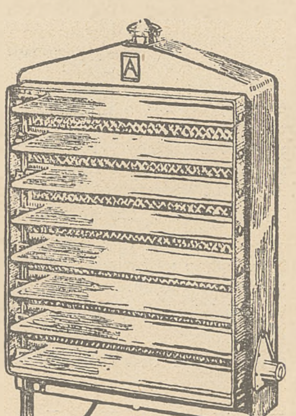
Inaczej rzecz się ma, kiedy samochód stał długo w garażu nieogrzewanym, lub też na dworze. Wszystkie części metalowe oziębiły się znacznie, wskutek czego benzyna rozpyla się znacznie trudniej. Mieszanka jest zbyt obfita, przyczem nadmiar benzyny osiada na rurach ssących. Wyłania się konieczność ogrzania silnika w jakikolwiek sposób przed jego zapuszczeniem, przyczem istnieje tutaj kilka sposobów. W garażach nieogrzewanych często przy odstawianiu samochodu wypuszcza się wodę z chłodnicy, tutaj więc przed zapuszczeniem silnika z powodzeniem można nalać wody gorącej. Należy w tym wypadku postępować ostrożnie, wlewając do chłodnicy pierwsze dwa litry powoli, następnie należy zaczekać minutę lub dwie, aby ciepłota z wody rozeszła się po częściach metalowych, drugą porcję wody możemy wlać już trochę szybciej, a poczekawszy znów chwilę dopełniamy chłodnicę aż do przepisanej wysokości. Nie należy zapominać, że zbyt szybkie wlewanie wody gorącej może uszkodzić chłodnicę, lub zgoła silnik.



Rys. 4

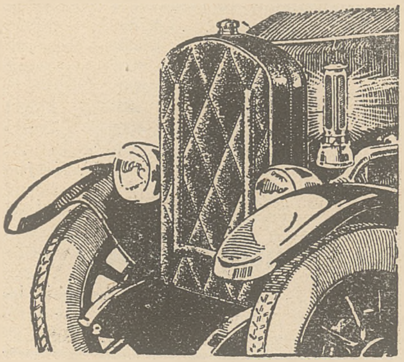
Oliwa znajdująca się wewnątrz silnika, wskutek silnego oziębienia jest bardzo gęsta i może zatkać przewody tak, że tłoki, łożyska i inne ruchome części w pierwszym czasie biegu mogą pozostać bez smaru, skutkiem czego mogą powstać uszkodzenia, przedewszystkiem w łożyskach. Przezorny automobilista stosuje dlatego w zimie olej płynniejszy, tak zwany olej zimowy. I tutaj więc rozgrzanie motoru przed zapuszczeniem jest bardzo pożyteczne. Tak więc najkorzystniej jest trzymać samochód w garażu ogrzewanym.

Niestety sprawa ogrzewania garażu jest dość skomplikowana, ponieważ istnieją na ten temat liczne przepisy policyjne, zabraniające stawiania pieca wewnątrz garażu. Przy pewnej zręczności można sobie skonstruować małe „ogrzewanie centralne" dla swego garażu. Takie ogrzewanie składa się z małego piecyka, który wraz ze zbiornikiem dla wody umieszczony jest w specjalnej osłonie blaszanej. Po drugiej stronie ściany wewnątrz garażu umieszcza się system rurek, w których cyrkuluje rozgrzana w zbiorniku woda, ogrzewająca w ten sposób garaż. Piecyki takie oczywiście można nabyć gotowe. System ten jest zupełnie bezpieczny. W najgorszym wypadku można się chwycić środków prostszych, gdyż w handlu znajduje się cały szereg piecyków garażowych, które, poza zupełnem bezpieczeństwem działania, dają możność bezpośredniego nagrzewania chłodnicy, jak to widzimy na rysunku 2-gim. Woda z chłodnicy cyrkuluje stale przez piecyk i chłodnicę i utrzymuje motor w normalnej temperaturze.



Rys. 5.

Mówiąc o zapuszczeniu samochodu, należy wspomnieć o różnych małych aparacikach mechanicznych lub elektrycznych, służących do naciskania pływaka w karburatorze, aby motor przy zaskakiwaniu otrzymał bogatą mieszankę. Taki przyrząd mechaniczny uruchomiany za pomocą drutu widzimy na rysunku 3-im. Ułatwia on obsługę maszyny, gdyż kierowca przy każdorazowem zapuszczeniu motoru nie potrzebuje otwierać maski samochodu, aby palcem przycisnąć pływak karburatora.



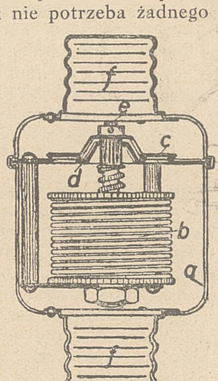
Rys. 6.

Wytrawny kierowca znajdzie zawsze sposób, aby zmusić motor do zaskoczenia. Jeden z tych sposobów polega na wykręceniu świec, poczem przewróciwszy je elektrodami ku górze, wlewa się w nie odrobinę benzyny, którą się zapala. Rozgrzane w ten sposób świece, wkręca się jaknajszybciej do motoru, a ciepło, które z nich promieniuje do cylindra wystarczy, aby rozgrzać mieszankę i ułatwić zapłon. Ten i ów kierowca posiada niezawodnie tak zwane słońce elektryczne. Jest to palnik elektryczny, umieszczony w miedzianym reflektorze. Aparat taki może oddać wielkie usługi, jeżeli kierowca, wchodząc do garażu ustawi go tuż przy chłodnicy. Załatwiwszy uprzednio wszystkie prace, które wypadają przed rozpoczęciem podróży, jak np. nalanie benzyny, oliwy itp. można śmiało przystąpić do zapuszczenia motoru, gdyż w międzyczasie chłodnica, a co najważniejsze powietrze tuż przy motorze, zostały już rozgrzane przez piecyk.

Jeżeli, po mniejszych lub większych kłopotach udało nam się uruchomić motor, to nie znaczy to jeszcze, abyśmy samochód ochronili przed wszystkiemi niebezpieczeństwami zimowemi. Wprost przeciwnie, niebezpieczeństwa te tutaj dopiero się zaczynają, bo też samochód nie znajduje się ciągle w ruchu, od czasu do czasu wypadają dłuższe postoje i tutaj znów mróz okazuje się największym wrogiem samochodu. Chłodzenie silnika według systemu termosyfonowego lub też z pompą, prawie przy wszystkich samochodach obliczone jest na lato tak, że zimą niedogodności wywołane nadmiernem chłodzeniem silnika musimy usunąć przez zastosowanie specjalnych przyrządów. Bardzo pożyteczne są tutaj specjalne skórzane osłony na chłodnice (rysunek 4-ty), gdzie można regulować otwór, przez który przechodzi powietrze. Na postoju zapina się przedni otwór osłony tak, że ciepło przez pewien czas utrzymuje się w chłodnicy. Takie samo zadanie spełniają żaluzje metalowe przed chłodnicą (rysunek 5-ty), które są o tyle wygodniejsze w użyciu, że reguluje się je z miejsca kierowcy za pomocą małej dźwigni. Pozatem dają tę dogodność, że regulację chłodzenia można dokonywać podczas jazdy bez zatrzymywania samochodu. Tę ostatnią czynność spełnia też bardzo dobrze i zupełnie automatycznie t. zw. termostat (rysunek 7-my). Składa on się z płytek metalowych, ułożonych w ten sposób, że pod wpływem ciepła wyginają się, otwierając tem samem otwór, przez który przepływa woda; przeciwnie, przy obniżeniu się temperatury wody, płytki te prostują się, przemykając otwór dla przepływu wody, wobec czego woda nie może tak szybko przepływać do chłodnicy, czyli innemi słowy nie chłodzi się nadmiernie. Niektóre fabryki w samochodach swych stosują kombinację żaluzji z termostatem, który w tym wypadku nietylko hamuje przepływ wody, lecz równocześnie przysłania za pomocą systemu dźwigni żaluzje przed chłodnicą. W ten sposób utrzymuje się ciepłotę w temperaturze najkorzystniejszej, to jest mniejwięcej 70 do 80 stopni Celsjusza. Przy zatrzymaniu samochodu żaluzję zamyka się zupełnie, aby motor zbyt szybko nie wystygł. Przy dłuższych postojach jednakże sama żaluzja lub też osłona chłodnicy nie wystarczy, dla utrzymania motoru w takiej temperaturze, aby przy uruchamianiu zaskoczył natychmiast. W tych wypadkach doskonałe usługi oddają małe piecyki benzynowe, które umieszcza się pod maską motoru (rysunek 6-ty).

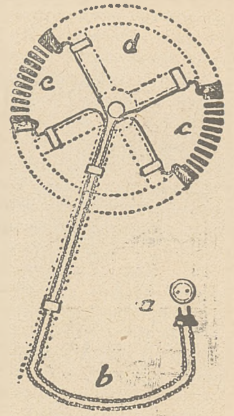
Piecyki takie, których istnieje kilka systemów, są stosunkowo niedrogie, utrzymują motor w doskonałej temperaturza i mają tę zaletę, że po uruchomieniu silnika można je przenieść do wnętrza limuzyny. Ilość ciepła wytwarzana przez taki piecyk wystarczy zupełnie, aby nawet podczas silnych mrozów wytworzyć w limuzynie miłą temperaturę pokojową.

Ponieważ już poruszyliśmy temat ochrony pasażerów samochodu przed zimnem, rozejrzyjmy się jakie w tej dziedzinie poczyniono postępy. Kwestja ta nie przedstawia żadnej trudności, jeżeli chodzi o limuzynę lub kabrjolet. Limuzyna jest zupełnie szczelna i nie potrzeba żadnego silnego źródła ciepła, aby utrzymać w niej temperaturę normalną. Dzisiejsze kabrjolety również zostały doprowadzone do takiego stopnia doskonałości że kilku chwytami przeistoczone z samochodu otwartego na zamknięty, stanowią pojazd zupełnie szczelny, chroniący pasażerów przed wszelkiemi skutkami niepogody. I tutaj normalną temperaturę zapewnia również mały piecyk benzynowy, który służy do ogrzewania motoru. Jednakże wnętrze rzeczywiście ciepłe otrzymamy tylko wtedy, gdy zastosujemy właściwe ogrzewanie, czy to elektryczne, czy też przez gazy wydechowe. Schemat ogrzewania przez gazy wydechowe widzimy na rys. 9-tym. Zdarzają się również systemy ogrzewania, przy których przez kaloryfery, umieszczone wewnątrz samochodu, przepływa woda chłodząca silnik. System ten jednakże jest bardzo skomplikowany i mało znalazł zwolenników. Najbardziej rozpowszechnionem ogrzewaniem jest, jak już wspominaliśmy, ogrzewanie przez gazy wydechowe, do którego odpowiednie instalacje dostarczają dzisiaj liczne firmy samochodowe.



Rys. 7.

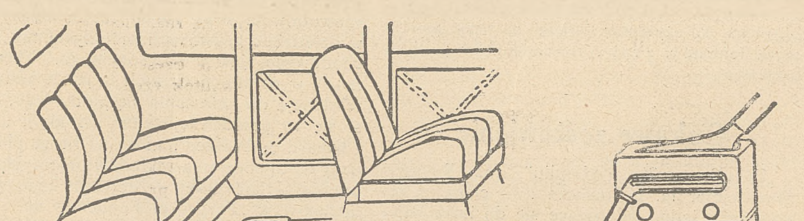
Ogrzewanie takie można również z powodzeniem zastosować w samochodzie starym, gdyż da się ono tam wbudować bez żadnych poważniejszych trudności. Ostatnią nowością w dziedzinie ogrzewania samochodu jest t. zw. ogrzewanie powietrzne, które odznacza się tem, że się gazów wydechowych nie przepuszcza się przez kaloryfery umieszczone w samochodzie, lecz rura wydechowa przechodzi przez pudło otwarte z jednej strony i ogrzewa znajdujące się w tem pudle powietrze. Z pudła tego inna rura prowadzi do wnętrza limuzyny tak, że samochód napełnia się poprostu ciepłem powietrzem. Przypływ ciepłego powietrza można regulować za pomocą suwaka, umieszczonego w rurze przypływowej. Ogrzewanie to działa bardzo sprawnie i ma tę wielką zaletę, że przeprowadza jednocześnie stałą wentylację samochodu.



Rys. 8.

Ogrzewanie przez gazy wydechowe stosuje się dzisiaj nietylko w samochodach krytych, lecz także w samochodach otwartych, przyczyniając się do znacznego udogodnienia podróżowania, gdyż wiadomo ogólnie, że zasadniczym warunkiem przyjemnej jazdy jest źródło ciepła, ogrzewające nogi.

Automobilista sportowiec, w którego samochodzie sportowym nie można zastować ogrzewania przez gazy wydechowe, mimo to nie potrzebuje się obawiać najsilniejszych mrozów, gdyż nowoczesna technika stworzyła dla niego cały szereg ogrzewaczy elektrycznych, zdolnych zastąpić nawet najcieplejszą limuzynę, a pozostawiających satysfakcję szybkiej jazdy w samochodzie otwartym. Tak więc spotykamy kierownice ogrzewane elektrycznie (rysunek 8-my). Pozatem ogrzewane elektrycznie kurtki skórzane, spodnie, rękawice, trzewiki, a nawet elektryczne poduszki i dywaniki. Automobilista zaopatrzony w taki sposób mógłby śmiało odbywać podróż nawet przez krainy podbiegunowe.



Rys. 9.

Zjazd Automobilklubów Polski

W dniu 8 i 9 b. m. odbył się w Warszawie zjazd Automobilklubów polskich. Walne zebranie zjazdu otworzył prezes Automobilklubu Polski, hr. Raczyński, witając przybyłych przedstawicieli władz, miasta, prasy oraz delegatów okręgowych klubów automobilowych, których prezesi zajęli miejsca w prezydjum. W zastępstwie chorego ministra Moraczewskiego przybył dyrektor departamentu drogowego p. Nestorowicz. Radę Miejską miasta Warszawy reprezentował p. prezydent Słomiński. Dalej przybyli na zebranie liczni przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wojsk., Komisarjatu Rządu i prasy.

Przed przystąpieniem do referatów właściwych p. Janusz Regulski, przewodniczący sekcji sportowej, złożył sprawozdanie z prac przeprowadzonych przez Automobilkluby polskie w roku ubiegłym. Poza ogólnie znanemi imprezami, jak rajd dookoła Polski, wyścig tatrzański, rajd gwiaździsty do Łodzi i rajd dla pań, największe zainteresowanie wywołał konkurs na najmniejsze zużycie paliwa, w którem samochód otrzymywał 5 litrów benzyny i miał za zadanie przebyć możliwie największą ilość kilometrów. Ogółem urządzono w 1928 r. 16 imprez sportowych, w których uczestniczyło 299 samochodów, co w porównaniu z rokiem 1927 jest znacznym krokiem naprzód. Po wyszczególnieniu wyników poszczególnych imprez sportowych, — i po zsumowaniu rezultatów osiągniętych przez poszczególnych kierowców, przystąpiono do ustalenia i zatwierdzenia mistrzostwa Polski na rok 1928. Na wniosek sekcji sportowej walne zebranie tytuł mistrza Polski na rok 1928 nadało p. inż. Liefeldowi, darząc obecnego na sali mistrza długo niemilknącemi oklaskami.

Następnie podano do wiadomości zebrania kalendarz sportowy polski na rok 1929, uchwalony na sobotniem posiedzeniu komisji, który jako najważniejsze punkty obejmuje: Międzynarodowy Rajd turystyczny (16 do 21 czerwca), Wyścig Tatrzański (11 sierpnia), oraz wyścig 20-kilometrowy M. A. K. (25 sierpnia).

Na zakończenie zjazdu wygłoszono dwa referaty, a mianowicie referat p. Janusza Regulskiego na temat „Sport i Turystyka“ oraz referat p. inż. hr. Morsztyna, p. t. „Problem dróg i dyscyplina ruchu“.

Pan Janusz Regulski podkreślił ścisłą łączność imprez sportowych z rozwojem turystyki samochodowej, zwracając uwagę na turystykę, jako ważne naturalne źródło bogactwa narodowego. Rozwój turystyki opiera się na dwóch zasadniczych czynnikach, z których pierwszym jest praca wewnętrzna nad stworzeniem odpowiednich warunków, w których automobilizm mógłby się normalnie rozwijać. Podczas, gdy drugim jest umiejętna propaganda i obsługa zagranicznych turystów. Referat, który przygotował szereg projektów, mających na celu ułatwieniu wjazdu do Polski i cyrkulacji w kraju automobilistom zagranicznym, występuje z żądaniem stworzenia specjalnej Rady Turystycznej, składającej się z przedstawicieli wszystkich organizacyj zainteresowanych w rozwoju turystyki.

Pan inż. Morsztyn omawiał obszernie postulaty Automobilklubu tak pod względem racjonalnego utrzymania dróg automobilowych i rozbudowy sieci tych dróg, jak i pod względem celowej regulacji ruchu. Po ożywionej dyskusji na temat powyższych referatów, zjazd Automobilklubów polskich zamknięto.

Ciekawe zestawienie

W „Przemyśle i Handlu“ inż. Ryszard Minchejmer m. in. ogłasza dwa ciekawe zestawienia, jedno odnoszące się do ilości mieszkańców, przypadających w poszczególnych województwach R. P. na jeden samochód, drugie ilustrujące rozpowszechnienie poszczególnych marek samochodowych w Polsce, w roku 1927.

Co do pierwszego zestawienia — najkorzystniej przedstawia się sprawa automobilizmu w m. stoł. Warszawie, gdzie na 1 samochód wypada 192 ludzi, następnie idą województwa zachodnie: śląskie 422 osoby na 1 samochód, Poznańskie — 483, Pomorskie — 505 a także Krakowskie — 1.033. Liczby dla tych województw są lepsze od przeciętnej dla całej Polski liczby 1.174 mieszkańców na 1 samochód a tłomaczy się to zamożnością tych województw, najbardziej kulturalnych i uprzemysłowionych. Województwa Warszawskie (1.406) i Łódzkie (1.511 osób) nie dociągają już do normy ogólno-polskiej, zaś najgorzej ta sprawa przedstawia się w województwach kresowych, pozbawionych w znacznej mierze dobrych dróg i wogóle stojących na niższym poziomie rozwoju kultury gospodarczej. Mamy więc np. dla woj. Tarnopolskiego — 11,955 osób na 1 samochód (!), dla Polesia — 9,570, dla Wołynia — 7,328, dla woj. Nowogrodzkiego — 6.855.

Ciekawe jest również zestawienie ilości samochodów poszczególnych marek, które kursowały w Polsce w r. 1927. Przedstawić można jedynie dane przybliżone co do niektórych ważniejszych firm, odnośnie przytem tylko samochodów (w sztukach:)

Ford . . .	4.200
Fiat . . .	2.000
Chevrolet .	500
Renault . .	500
Citroen . .	400
Tatra . . .	400
Mathis . . .	300

T. K—j.

Przemysł samochodowy we Francji i w Italji

W ostatnim numerze naszego pisma zobrazowaliśmy stan przemysłu samochodowego w Anglji i jego rozwój po wojnie. Także i we Francji rozwinął się znacznie przemysł samochodowy w latach powojennych, zawdzięczając to chłonności rynku krajowego.

Produkcja wzrosła od roku 1924 o 55,2 procent; jeśli szybkość przyrostu i cen nie odpowiada tempu, np. niemieckiemu (200 procent), względnie włoskiemu (114,3 procent) — należy wziąć pod uwagę tę okoliczność, że przemysł francuski już w pierwszym czasie po wojnie posiadał znaczną zdolność przetwórczą. Dalszą przyczyną stosunkowo słabszego rozwoju przemysłu francuskiego jest odrębność rynku krajowego, wyrażająca się w indywidualności życzeń klijenteli. Konieczność liczenia się z wymaganiami niestandaryzowanemi utrudnia produkcję serjową na szerszą skalę, wskutek czego wpływa hamująco na wywóz do państw, w których styl amerykański sobie przyswojono. Jako, że niema złego, któreby na dobrze nie wyszło — i w niniejszym wypadku zróżniczkowanie wytwórczości i fabrykacja nieserjowa umożliwiają eksport wozów luksusowych, przeznaczonych dla tych, którym standard amerykański obrzydł.

Wszakże coraz bardziej zaczyna się budzić we Francji przekonanie o konieczności produkowania serjami. Na czele tych firm francuskich znajduje się André Citroen. Firma ta ogranicza się do produkcji serjowej jedynie dwóch tanich typów, któremi podbiła sobie rynki światowe. Już Renault wytwarza siedm typów tak, jak i Peugeot. U obydwóch tych firm można zauważyć, że największa jest produkcja typu najmniejszego.

Ruchu koncentracyjnego dotychczas we Francji nie było; zato istnieje specjalizacja, jak w Stanach Zjednoczonych. Wozy małe wyrabia przedewszystkiem Citroen, zbytkowne Hispano-Suiza, drogie typy Renault i Delage, podczas gdy dla rynku średniocennych maszyn pracują pozostałe przedsiębiorstwa. Stosunkowa łatwość zbytu (która wprawdzie po stabilizacji zaczyna się zwężać) spowodowała brak ruchu racjonalizacyjnego w dziedzinie organizacji przemysłu tak samochodowego, jak i akcesoryjnego. Tem niemniej w ostatnich czasach daje się zauważyć tendencja do zrzeszenia się pionowego; odnosi się to przedewszystkiem do akcji „A. E. Chénard & Walker“, która to firma planowo dąży do opanowania zakładów przemysłowych okręgu Gennevilliers — dowodzi tego wykup udziałów w „Forges et Fonderies de Gennevilliers“, w „Societé Industrielle et Commerciale“, oraz w „Fonderies de Brousseval“. Chénard nadto zainteresowany jest w „Societé Parisienne de Carosserie Automobile“ i ostatnio zawarł konwencję z firmą „Delahaye“, zmierzającą ku ścisłej współpracy technicznej i handlowej.

Produkcja francuskich firm samochodowych według „Commerce Reports“ (w sztukach) przedstawia się następująco:

	1927	1926	1925
Citroen	75.000	55.000	65.000
Renault	50.000	60.000	45 000
Pengeot	24 000	28.000	20.000
Berliet	8.000	10.000	10.000
Donnet	5.000	7.000	4.000
Mathis	4.000	4.500	5.000
Unic	4.000	3.900	3.000
Chenard Walker . .	3.000	3.250	2.600
pozostałe firmy .	17.000	18.350	22.400
razem . .	190.000	190.000	177.000

Wywóz automobili zagranicę jest dla przemysłu francuskiego koniecznością i bez eksportu fabryki nie byłyby w stanie wykorzystać swej zdolności przetwórczej, innemi słowy zostałyby pozbawione rentowności. Niestety cyfra wywozu stale się chyli ku dołowi. Tegoroczny np. eksport będzie nieco niższy od zeszłorocznego. Najsilniej cofnął się eksport wozów osobowych do W. Brytanji; w porównaniu z r. 1925-tym wzrósł jedynie wywóz do Algieru i do Szwajcarji, podczas gdy eksport do Włoch i Niemczech spadł w stopniu równie znacznym, jak wywóz wozów ciężarowych do Anglji. Możliwość odzyskania straconych rynków istnieje w przejściu na produkcję serjową, w normalizacji. Tego rodzaju akcja racjonalizacyjna wpłynęłaby na obniżenie cen i uproszczeniu reparacji.

* *

Italja, jak inne kraje, posiada znaczny tabor samochodowy, jednakże zdolność nabywcza społeczeństwa włoskiego nie jest tak znaczna, aby można się spodziewać poważniejszego w przyszłości wzrostu produkcji automobilowej. Dzięki zarządzeniom celnym i administracyjnym przemysł włoski panuje niepodzielnie na swym naturalnym rynku zbytu. Czy ochrona, której przemysł ten doznaje od rządu faszystowskiego, wyrówna straty, wynikające ze spadku wywozu — jest to kwestja dotychczas nierozstrzygnięta. Wprawdzie produkcja r. 1927 jest niższa od produkcji r. 1926, jednak przyczyna tego zjawiska polega nietyle na momentach trwałych, ile na błędzie, na przeliczeniu się fabrykantów, którzy przecenili zdolność nabywcy, wskutek czego byli zmuszeni zbyć resztę swej wytwórczości w następnym roku.

O predominacji Fiata świadczy fakt, że produkuje on 80 procent wszystkich wozów włoskich. Fiat swe stanowisko zawdzięcza dwom czynnikom: daleko idącej racjonalizacji, a więc i taniości swej produkcji, oraz wczesnemu zaprowadzeniu sprzedaży na raty. Skala wytwórczości Fiata jest bardzo rozległa: produkuje on samochody o niskich, średnich i wysokich cenach; auto najtańszego typu niema we Włoszech żadnego konkurenta.

Pozostałe fabryki są drugorzędnego znaczenia; wytwarzają one średniociężkie i ciężkie

typy. (Officine Mecchaniche O. M. Lancia, Alfa-Romea, Itala). Ruchu koncentracyjnego wśród mniejszych firm dotychczas nie było. Charakterystycznym objawem dążności ekspansywnych przemysłu włoskiego jest fakt założenia przez Lancię oddziału fabrycznego w Stanach Zjednoczonych, celem obsłużenia rynku amerykańskiego; szczegółowych wiadomości o powodzeniu się śmiałej i ciekawej imprezy brak chwilowo.

Włoski przemysł samochodowy skazany jest na wywóz, wskutek czego dotkliwie odczuwa wszelkie trudności w dziedzinie eksportu. Trudności tych jest mnogo; wystarczy zwrócić uwagę na zwężanie się rynków środkowo-europejskich i na niskie kształtowanie się cen na rynkach światowych: np. wartość przeciętna wozu włoskiego eksportowanego, w porównaniu z r. 1926 spadła w następnym roku o 40 procent. Widoki na przyszłość nie są świetne.

Drobiazgi o lotnictwie komunikacyjnem w Polsce

Jak wiadomo, Min. Komunikacji w najbliższym czasie ma przejąć całą sieć polskiej komunikacji lotniczej.

Obecna sieć komunikacji lotniczej wynosi 2 738 km., z czego 1.928 km. przypada na P. L. L. „Aerolot" (Warszawa — Gdańsk 302 km., Warszawa — Kraków 250 km., Warszawa — Lwów 338 km., Kraków — Wiedeń 349 km., Kraków — Lwów 300 km.) Sp. Akc. „Aero" w Poznaniu eksploatuje linję o długości 280 km. (Warszawa — Poznań), Międzynarodowe Tow. Żeglugi Powietrznej utrzymuje komunikację na linji długości 530 km. (Warszawa — Praga).

* * *

„Aerolot" używa samolotów Junkers F. 13, „Aero" — samolotów Farman, M. T. Ż. P. — samolotów „Berline-Spad" Potez VII i in.

* * *

Przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej, utrzymujące ruch na linjach w Polsce, działały dotąd na podstawie koncesyj udzielonych przez Ministerstwo Komunikacji. Ministerstwo wypłaca co miesiąc subwencje pieniężne, zapewnia przedsiębiorcom prawo korzystania z lotnisk, dostarcza wiadomości meteorologicznych, daje ułatwienia komunikacyjne. Wysokość subwencyj jest ustalana przez M-stwo Komunikacji na podstawie obliczeń kosztów eksploatacji danej linji.

* * *

Konwencje lotnicze zawarła Polska z Danją, Szwecją, Holandją, Austrją i Czechosłowacją. W opracowaniu znajdują się sprawy zawarcia konwencyj lotniczych z innemi państwami, celem rozwinięcia polskiej sieci komunikacji lotniczej w jej zagranicznych połączeniach.

* * *

Komunikacja powietrzna korzysta z lotnisk w Warszawie, Krakowie, Lwowie i Poznaniu. Przygotowane do lotów pasażerskich są ponadto lotniska w Łodzi i Katowicach.

* * *

W portach lotniczych urzędują z ramienia Ministerstwa Komunikacji zawiadowcy portów i personel pomocniczy. W portach, do których przylatują samoloty, utrzymujące komunikację z zagranicą, pełnią służbę urzędnicy kontroli policyjnej i celnej. W portach i na linjach lotów jest zorganizowana służba łączności.

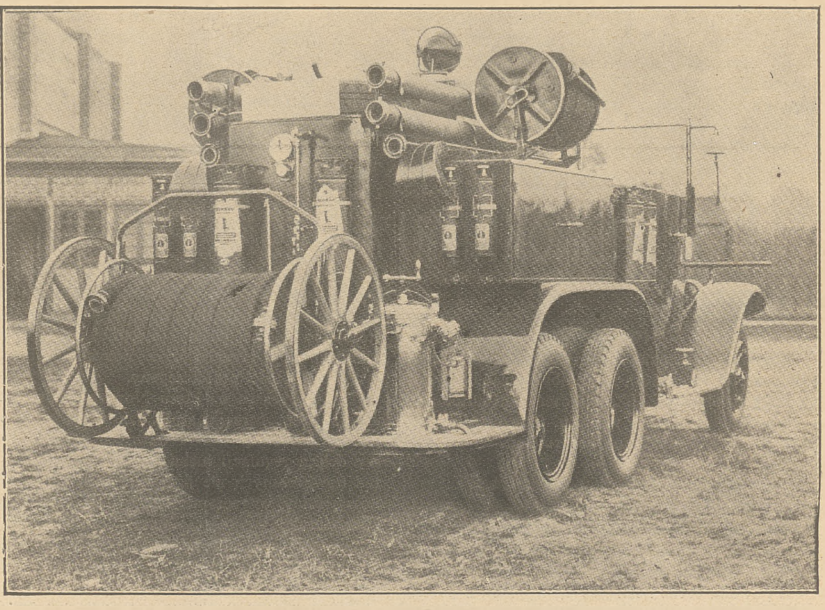
* * *

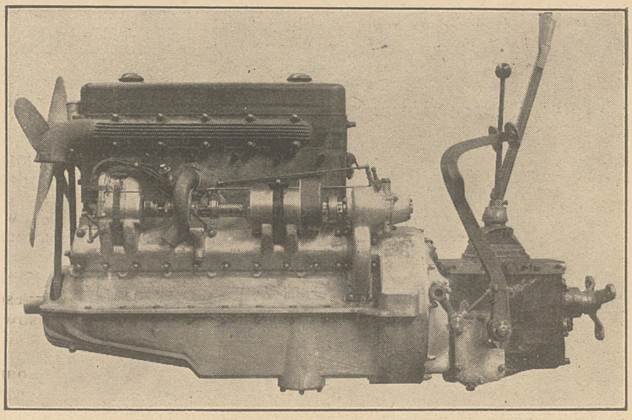
Dążąc do zapewnienia maksimum bezpieczeństwa komunikacji powietrznej, Ministerstwo Komunikacji przestrzega, aby piloci byli co pół roku poddawani badaniom specjalnej komisji lekarskiej. Ujemna ocena stanu zdrowia lotnika powoduje czasowe lub trwałe odebranie świadectwa uzdolnienia.

* * *

Silniki i samoloty, będące w ruchu, są badane co 3 miesiące przez biuro „Veritas", które działa w Polsce na podstawie specjalnej umowy z Min. Komunikacji.

Samochód przeciwpożarniczy dla lotnictwa





Troska o bezpieczeństwo pasażerów linij lotniczych oraz o park lotniczy przedsiębiorstw komunikacyjnych powoduje, że zarządy portów lotniczych starają się o jaknajdalej idące zabezpieczenie samolotów przed pożarem. Nietylko w hangarach ustawia się liczne chemiczne gaśnice, które w razie potrzeby mogą być uruchomione, lecz także na lotnisku samem, przy starcie i przy lądowaniu znajduje się pod ręką stale kilka gaśnic.

Dla ułatwienia walki przeciwko pożarom, które mogą wybuchnąć na lotnisku, firma Krupp skonstruowała specjalny samochód przeciwpożarniczy dla lotnictwa. Samochód ten poza normalnemi przyborami przeciwpożarniczemi jest zaopatrzony w całą kolekcję gaśnic chemicznych tak, że jest w stanie ugasić w oka mgnieniu chociażby najbardziej zaawansowany pożar samolotu. Dzięki zastosowaniu podwozia trzyosiowego z silnym motorem 6-cio cylindrowym, samochód bez trudu może dotrzeć do płonącego płatowca nawet przy najgorszych warunkach terenowych. Na naszej rycinie u góry widzimy samochód przeciwpożarniczy Krupp'a wraz z umieszczonemi na nim gaśnicami chemicznemi oraz reflektorem dla ułatwienia pracy podczas nocy. Poniżej silnik 6-cylindrowy tegoż samochodu.

Autobusy poznańskie

(Wywiad u dyrektora P. K. E., p. inż. Nestrypke).

Poznań posiada w chwili obecnej 8 autobusów. Jak nas poinformował dyr P. K. E. p. inż. Nestrypke, zamówiono już 18 nowych autobusów, z czego dwa będą wyłącznie służyły celom turystycznym w czasie P. W. K. Nie wszyscy zapewne wiedzą, iż PKE. sprowadza jedynie podwozia z zagranicy, karoserje zaś wykonujemy we własnych warsztatach w Poznaniu.

Na zapytanie nasze, co skłoniło dyrekcję PKE. do obrania istniejącego obecnie typu autobusów, p. dyr. Nestrypke odpowiedział nam co następuje:

— Autobusy z tylną platformą byłyby dla Poznania niepraktyczne, gdyż kursy w śródmieściu są niewielkie, autobusy zaś nasze jeżdżą przeważnie po szosach do Głównej, Starołęki, Ławicy i Sołacza. Na szosach, jak wiadomo autobus wznosi za sobą tumany kurzu, któreby zasypywały tylną platformę i przez nieszczelne drzwi dostawały się do wnętrza. Otwarta platforma nie wchodzi więc w rachubę, a platforma zamknięta byłaby zbyt nieszczelna. Przy budowie i urządzeniu poznańskich autobusów, główny nacisk kładziono na miłe wnętrze wozów.

Na zapytanie nasze tyczące uruchomienia w Poznaniu elektrycznych autobusów, zostaliśmy poinformowani, że w niedługim czasie trzy wozy tego typu zostaną wprowadzone na linji do Głównej.

— Autobusy elektryczne — oświadczył na zakończenie naszej rozmowy p. dyr. Nestrypke — posiadają wielką przyszłość we wszystkich prowincjonalnych miastach polskich, nie posiadających dotychczas tramwajów. Rozumie się, że mowa o miastach, posiadających własną elektrownię. Autobusy elektryczne zużywają się dopiero po 15 latach, gdy autobusy zwykłe trzeba wycofywać

z linji już po 4-ch latach. Karoserje do naszych autobusów elektrycznych wykonamy oczywiście sami, w naszych warsztatach.

Od siebie dodać musimy, że argument naszego czcigodnego informatora, przemawiający za bocznem wejściem do autobusów nie zupełnie potrafił nas przekonać. Być może, że na szosach system ten jest praktyczniejszy, jednakże liczyć się trzeba z tem, że nie wszystkie linje projektowane prowadzić będą za miasto; wiadomo nam zaś z praktyki nabytej w kursujących już autobusach, jak dalece ten system wsiadania i wysiadania wpływa na powolność ruchu.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Nowe autobusy

(w) Wkrótce zaczną nadchodzić z zagranicy podwozia dla 10 autobusów, które obsługiwać będą drugą linję autobusową „B". Karoserje do autobusów tych wykonane zostaną w kraju. Typ i ogólny wygląd autobusów pozostaną bez zmiany. *R.*

Stacje benzynowe na ulicach

(w) Według danych przemysłowego wydziału Magistratu, na ulicach miasta funkcjonują 34 stacje benzynowe, zaopatrzone w odpowiednie aparaty. Pozatem istnieją w garażach 43 stacje.

Z powodu coraz liczniejszych zgłoszeń o pozwolenie ustawienia dalszych stacyj i ich uruchomienie, zachodzi potrzeba ustalenia, w jakich punktach stacje takie mogłyby powstać. W tym celu wybrano komisję, w skład której weszli przedstawiciel komisarjatu rządu, wydziału przemysłowego, inspekcji handlowej i automobilklubu. R.

Kolej podziemna

(w) Program inwestycyjny Tramwajów Miejskich przewiduje między innemi budowę pierwszej linji kolei podziemnej, łączącej Plac Unji Lubelskiej z Placem Marszałkowskim. Odległość tych dwu punktów wynosi 5 kilometrów.

Przyjmując na podstawie statystyki zagranicznej liczbę przejazdów na mieszkańca w wysokości 20 rocznie, ilość przewiezionych pasażerów określono na 24 000 000 rocznie, tj. przeciętnie 66 000 dziennie.

Przy 18-godzinnym ruchu i odstępie 4-minutowym wypuszczać trzeba będzie dziennie w każdą stronę 270 pociągów, przyczem w każdym pociągu winno być 300 miejsc.

Pociągi będą złożone z 4 wagonów, tj. 2 motorowych i 2 przyczepnych, w środku w każdym wagonie będzie 75 miejsc siedzących. Pociągi kursować będą z szybkością 25 km. na godzinę, całkowity przejazd trwać będzie 12 minut; postój na stacji krańcowej wyniesie 3 minuty. Tabor będzie się składał z 7 pociągów, liczących 28 wagonów, a z rezerwą 32 wozów (16 motorowych i 16 przyczepnych. *(R.)*

Brukowanie dzielnic handlowych

(w) W programie uporządkowania jezdni w mieście przewiduje się w dzielnicach handlowych o dużym ruchu kołowym kostkę rzędową na fundamencie betonowym. Nawierzchnia taka jest najtrwalsza i najlepiej dostosowana do charakteru ruchu handlowego, gdyż jest najodporniejsza na ruch wozów ciężarowych o obręczach żelaznych oraz samochodów ciężarowych. Między innemi takie ulice dzielnicy żydowskiej mają charakter wybitnie handlowy. Wobec tego, asfaltu na nich układać nie można, gdyż jest niewytrzymały na ruch ciężarowy, szczególnie konny. *R.*

Z POZNANIA

Niebezpieczne strzałki

(p) W ostatnim numerze pisaliśmy już o strzałkach, umieszczonych na placu Nowomiejskim, które mają wskazywać, że na placu tym obowiązuje ruch jednokierunkowy. Równocześnie zwróciliśmy uwagę czynników miarodajnych, że kierowcy samochodów i autobusów w dalszym ciągu okrążają plac Nowomiejski jak im się podoba, nie stosując się do nowego przepisu, wyrażonego przez strzałki. Przy tej sposobności zalecaliśmy ustawienie posterunkowego na placu Nowomiejskim, któryby pilnował, aby przepis przez wszystkich bez wyjątku był ściśle przestrzegany.

Od tego czasu na placu Nowomiejskim nic się nie zmieniło. Strzałki stoją, jak stały, a kierowcy jeżdżą, jak chcą, jak za dawnych czasów. Pierwszy debiut regulacji ruchu w Poznaniu według metod nowoczesnych nie jest więc zbyt pocieszający. Powtarzamy w tem miejscu to, co już pisaliśmy kilkakrotnie:

Najgorszy przepis przestrzegany przez wszystkich jest znacznie lepszy od przepisu najlepszego, na który nikt nie zwraca uwagi.

Jeżeli władze policyjne nie mogą się zdecydować na ustawienie na placu Nowomiejskim posterunku, który wszystkich kierowców, wykraczających przeciwko przepisowi, pociągałby do odpowiedzialności karnej — czyż nie byłoby lepiej skasować zupełnie wspomniane strzałki, które w istniejącym obecnie stanie rzeczy mogą jedynie powodować na zakrętach niespodziane zderzenia samochodów, jadących przepisowo i nie spodziewających się spotkania, z samochodami jadącemi w kierunku przeciwnym.

Nie zostawiać samochodów bez opieki!

(p) Z samochodu, stojącego w dniu 5. bm. przed restauracją Continental przy ul. Św. Marcina, skradziono 3 kufry, zawierające bieliznę i garderobę. Rzeczy te należały do p. Erwina Goldsteina z Łodzi.

W dniu 11 bm. z samochodu stojącego przy ul. Kramarskiej, nieznani sprawcy skradli futro wartości 500 zł., należące do p. Wincentego Silbera, zamieszkałego we Lwówku. (O)

Kronika wypadków samochodowych

(p) W ubiegłym tygodniu wśród mniej ważnych wypadków samochodowych zdarzył się jeden śmiertelny. Sprawca tragicznego wypadku zdołał się ulotnić i dotychczas nie zdołano stwierdzić jego tożsamości. W dniu 7 bm. około godz. 23.30 wracał, po pracy do domu, zamieszkały przy rodzicach (Wielkie Garbary 37), 23-letni Bronisław Pawłowski, zatrudniony w jednej z poznańskich drukarń.

Na narożniku ul. Woźnej i Garbar najechał na młodego człowieka jakiś samochód, który nie zatrzymując się pomknął dalej. Leżącego na jezdni podnieśli przechodnie i odwieźli do lecznicy miejskiej, gdzie wskutek odniesionej ciężkiej rany w głowę, na drugi dzień przed południem skonał.

W dniu 4. bm. około godz. 11 samochód P. Z. 43 514, którym kierował Telesfor Jasicki, zamieszkały przy ul. Św. Marcina 32, najechał na ulicy Św. Marcina Franciszkę Dehr, zamieszkałą przy Górnej Wildzie 93. Na szczęście, wypadek nie okazał się zbyt groźny, gdyż najechana przez samochód odniosła jedynie lekkie obrażenia na lewej nodze. Poszkodowaną odwiózł szofer do szpitala miejskiego.

Z WIELKOPOLSKI

Szofer przed sądem

(kr.) Druga Izba Karna Sądu Okręgowego w Bydgoszczy skazała szofera Antoniego Mielcarka na 8 miesięcy więzienia za spowodowanie niebezpiecznego urazu cielesnego, skutkiem niedbalstwa. Oskarżony w dniu 14 stycznia br. najechał na Placu Teatralnym w Bydgoszczy czyszczącego szyny robotnika tramwajowego Ignacego Żurawskiego, powodując niebezpieczne urazy cielesne, wstrząs mózgu i rany na twarzy, tak iż poszkodowany chociaż wyleczony, do dziś jeszcze odczuwa skutki najechania. Na podstawie amnestji oskarżonemu darowano połowę kary. O.

Z CAŁEJ POLSKI

Wspaniałe „mosty"

(kr) Pod nagłówkiem „przestroga dla samochodów", zamieszcza „Kurjer Warszawski" następującą notatkę (nr. 337, z dnia 5. 12. 1928, wydanie wieczorne).

Na rzece Pilicy pod Białobrzegami są dwa mosty drewniane. Kielecka Dyrekcja Robót Publicznych w Kielcach wydała rozporządzenie, na mocy którego zabrania się przejazdu przez mosty pojazdom z obciążeniem wyższem, niż 5 tonn, licząc ciężar wozu z ładunkiem łącznie; autobusy bez względu na ciężar powinny przez mosty przejeżdżać bez pasażerów; na moście nie mogą znajdować się równocześnie 2 samochody.

Winni przekroczenia przepisów powyższych karani będą administracyjnie. *R.*

„Autoruch"

wypuści dorożki samochodowe podczas P. W. K.

Rada miejska przeciwstawiła się swego czasu, na skutek zażaleń i protestów dorożkarzy, utworzeniu w Poznaniu towarzystwa, mającego na celu uruchomienie taktówek w okresie trwania Powszechnej Wystawy Krajowej oraz wypowiedziała się przeciw udziałowi Poznańskiej Kolei Elektrycznej w tem przedsiębiorstwie, które powstało pod nazwą „Autoruch".

Ażeby zasięgnąć bliższych szczegółów w tej sprawie, zwróciliśmy się do dyrektora P. K. E., p. inż. Nestrypke, który nas łaskawie poinformował o istotnym stanie rzeczy.

Myśl utworzenia „Autoruchu" wyszła z łona P. W. K. Dyrekcja P. K. E. spełniła jedynie polecenie swoich władz, biorąc udział w organizowaniu „Autoruchu", nie myśląc zaś jako P. K. E. o zajmowaniu się tą kwestją.

Rada nadzorcza „Autoruchu", składająca się z wybitnych przedstawicieli naszego miasta, już przystąpiła do organizowania koniecznej, zdaniem naszem, placówki i do zakupu taksówek na okres P. W. K. Jako typ wzięto czteroosobowy samochód zamknięty. Podwozia (nowy model „Forda") zostaną sprowadzone z zagranicy, natomiast karoserje, co należy podkreślić z największem uznaniem, zostaną całkowicie wykonane przez poznańskie firmy: „Samolot" i „Karossa".

— Karoserje wykonane w Poznaniu — oświadczył nam p. dyr. Nestrypke — będą miały estetyczny wygląd i będą niewątpliwie solidniejsze niż niektóre z zagranicznych.

W związku z wykonywaniem karoseryj samochodowych przez firmy krajowe, rozmówca nasz udzielił nam na ten temat wielu cennych uwag. Przedewszystkiem podkreślił, iż wyłania się konieczność zbudowania dużej fabryki, lub ewentualnej rozbudowy fabryk już istniejących. Znakomitym terenem dla powstania takiego zakładu byłby właśnie Poznań z powodu swego geograficznego położenia względem Gdańska i reszty Polski, przez co zaoszczędzonoby koszta transportu już gotowych samochodów.

Powiedzmy, że fabryka karoserji powstaje w Warszawie, Lublinie lub Krakowie, otóż podwozie z zagranicy wędruje przez Poznań do jednego z tych miast, aby wrócić jako gotowy samochód. Gdyby taka fabryka stanęła w Poznaniu — jak słusznie projektuje p. dyr. Nestrypke — byłoby to niewątpliwie z korzyścią tak dla Poznania, jak i innych miast Polski. O.

Międzynarodowa Izba Handlowa o automobiliźmie

Wydział drogowy Międzynarodowej Izby Handlowej na zebraniu odbytem w Sztokholmie powziął następującą rezolucję:

„Stwierdzając, że lokomocja samochodowa, która doniedawna uważana była za zbytek, stała się zasadniczym czynnikiem w rozwoju kraju, zalecamy:

nakładać specjalne podatki na wozy motorowe lub na materjały pędne i rozdzielać je pod kontrolą państwową, z uwzględnieniem wydatków na drogi bite;

rozwijać sieć dróg bitych, odpowiednio do nowoczesnych środków lokomocji, a koszt ich utrzymania rozwijać w stosunku do korzyści;

nakładać umiarkowane podatki na samochody, ażeby nie utrudniać korzystania z ekonomicznej lokomocji samochodowej;

upoważnić konstruktorów dróg, gdzie to okaże się możliwe i konieczne, do pobierania opłat drogowych;

zagwarantować państwu prawo wykupu dróg i przejęcia ich pod swą kontrolę;

budować ulice w ten sposób, by pojazdy miały swobodę ruchu;

budować odpowiednie ilości garażów, jako przedsiębiorstwa władz miejskich:

przedsięwziąć środki zapobiegawcze w kierunku większego bezpieczeństwa na ulicach i drogach;

kształcić odpowiednią ilość dobrych kierowców;

pouczać publiczność, głównie dzieci, o tem, jak należy przechodzić przez ulicę."

James D. Mooney, prezes Biura Eksportowego General Motors, stwierdził niedawno, że cały świat zdaje sobie coraz bardziej sprawę z ekonomicznych korzyści transportu samochodowego.

Rządy niektórych państw, interesując się rozwojem automobilizmu, prowadzą bardzo skrupulatne badania w tej dziedzinie, np. jakie przyczyny nie pozwalają na wprowadzenie większej liczby samochodów.

Sprawa ceł protekcyjnych również jest przedmiotem bardzo szczegółowych badań. Oczywiście, ochrona przemysłu krajowego jest rzeczą słuszną, lecz polityka celna musi być prowadzona tak, ażeby cła na samochody nie hamowały rozwoju automobilizmu.

Posiadanie samochodu w Stanach Zjednoczonych oraz w niektórych krajach europejskich nie jest związane ze specjalnemi ciężarami. Naogół jednak państwa europejskie nakładają na właścicieli samochodów podatek od zbytku, podatek od sprzedaży i obrotu, co w rzeczywistości jest karą pieniężną, nałożoną na każdego nabywcę samochodu.

Stany Zjednoczone czynią wszystko, ażeby ułatwić nabycie i posiadanie samochodu każdemu obywatelowi, bez względu na jego stanowisko socjalne, albowiem zdają sobie dokładnie sprawę z tego, że samochód jest niezmiernie ważnym czynnikiem w gospodarczym rozwoju kraju.

Zalecenia Międzynarodowej Izby Handlowej odnośnie do dziedziny samochodowej, a szczególnie położenie nacisku na to, by podatki nie stały się zaporą na drodze ekonomicznej użyteczności samochodów, są wyraźnym wskaźnikiem, iż opinja publiczna uważa samochód za ważny czynnik postępu.

Ruch w przemyśle automobilowym

Światowa produkcja ropy w roku 1928

(p) Automobilista jest niewątpliwie głównym konsumentem ropy naftowej, którą stosuje on w samochodach w formie benzyny oraz oleju, to też niewątpliwie zainteresuje wszystkich dopiero co ogłoszona statystyka światowej produkcji ropy za rok 1928. Dla porównania dadajemy tutaj cyfry z roku 1926 oraz 1927. Wykaz producentów ropy oraz ilość ich produkcji przedstawia się jak następuje (w tysiącach beczek):

	1926	1927	1928
Stany Zjednoczone	770 874	901 129	890 000
Venezuela	37 226	64 400	105 000
Rosja	64 311	72 400	80 000
Meksyk	90 421	64 121	47 000
Persja	35 842	36 800	37 300
Rumunja	23 314	26 100	28 000
Indje holend	21 242	21 400	21 500
Columbia	6 444	14 600	20 000
Peru	10 762	9 800	10 500
Argentyna	7 952	8 700	8 800
Indje	8 728	8 200	8 000
Wyspy Trinidad*)	5 278	5 200	6 200
Polska	5 844	5 800	5 600
Sarawak	4 942	5 000	5 200
Japonja	1 900	1 700	1 700
Egipt	1 188	1 270	1 300
Niemcy	653	700	720
Ekwador	214	450	700
Kanada	364	500	600
Francja	478	525	540
Sachalin	181	200	220
Czechosłowacja	150	140	140
Inne kraje	81	260	200
	1 098 389	1 249 395	1 279 220

*) Według ostatnich doniesień telegraficznych, na wyspach tych wybuchł dn. 11. bm. olbrzymi pożar szybów naftowych, przy którym kilkanaście osób poniosło śmierć. Straty nie są jeszcze ustalone.

Wzrost francuskiej produkcji benzynowej

Na 11-gim kongresie francuskich przemysłowców automobilowych referował sprawę tytułem objętą p. R. Brunschwig, który stwierdził, że w ubiegłym roku francuska produkcja benzolu, dzięki subsydjom rządowym, wzrosła 6-cio krotnie w porównaniu z rokiem 1913. Produkcja wyniosła w roku 1913 — 10,500 tonn, w roku 1923 — 23,000 tonn, w roku 1926 — 53,300 tonn i w roku 1927 — 61,200 tonn. Równocześnie ze wzrostem wytwórczości rośnie konsumcja benzolu jako środka zapędowego do samochodu. Przemysł chemiczny w roku 1927 zużył tylko 15.00 tonn. Wytwórczość krajowa mimo wszystko nie wystarcza na zupełne pokrycie potrzeb krajowych. Wskutek tego znaczne ilości benzyny sprowadza się z zagranicy, przedewszystkiem zaś ze Stanów Zjednoczonych.

Doświadczenia z silnikami dieslowskiemi

„London General Omnibus Co.", dokonała doświadczeń z silnikiem dieslowskim „Mercedes-Benz". Wynik tych doświadczeń był bardzo zadowalający. Motor dał się sprowadzić do 400 obrotów na minutę, a więc mniejwięcej w tym stopniu, w jakim dzieje się to z motorem omnibusowym. Wymieniona następnie firma nosi się z zamiarem wyposażenia większej ilości swoich autobusów tymże silnikiem dieslowskim i, jeśli praktyka da korzystne rezultaty, przebuduje odpowiednio swój park autobusowy. Wpłynęłoby to oczywiście również na ukształtowanie się rynku materjałów pędnych.

Produkcja amerykańska

Produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych w miesiącu czerwcu rb. wyniosła 440 000 wozów. Ogólna więc produkcja za pierwsze półrocze rb. wynosi 2.340.000 wozów, która to liczba jest o 150.000 większa w porównaniu z liczbą za ten sam okres roku ubiegłego, a mniejsza o tyleż od liczby za pierwsze półrocze rekordowego r. 1926.

Narodowa fabryka samochodów w Grecji

(p) W Atenach utworzyła się specjalna grupa finansowa, składająca się głównie z fabrykantów powozów i karoseryj, która dysponując kapitałem 100 miljonów drahm czyli ca. 11 miljonów złotych, postanowiła rozpocząć budowę narodowej greckiej fabryki samochodów w Atenach. Fabryka ta zatrudni około 2.500 robotników. Przedstawiciele grupy zwrócili się się do ministra handlu i przemysłu oraz do prezesa ministrów z żądaniem, aby wprowadzono cła ochronne na samochody zagraniczne, oświadczając równocześnie, że budowa fabryki nie zostanie zapoczątkowana prędzej, zanim postulat ten nie zostanie ostatecznie przez rząd załatwiony.

Instytut badań samochodowych w Niemczech

(pr.) Niemieckiemu przemysłowi samochodowemu bardzo daje się we znaki konkurencja zagraniczna, a głównie amerykańska, to też Niemcy nie ustają w wysiłkach, aby ułatwić produkcję swemu przemysłowi samochodowemu. W tych dniach związek niemieckiego przemysłu samochodowego (Reichsverband der Automobilindustrie) postanowił więc założyć instytut badań samochodowych, wyznaczając na ten cel narazie pierwszą ratę w wysokości pół miljona marek niemieckich. Zadaniem instytutu będzie zebranie wszystkich doświadczeń, poczynionych dotychczas przez politechnikę oraz laboratorja poszczególnych fabryk. Doświadczenia te zostaną opracowane, poczem będą służyły do dyspozycji wszystkich fabryk niemieckich. W ten sposób zaoszczędzi się poważne sumy, wkładane dotychczas w laboratorja politechnik oraz fabryk

Ze świata

Komunikacja międzynarodowa a Liga Narodów

(s) Stała komisja Ligi Narodów dla komunikacji międzynarodowej, która niedawno obradowała w Paryżu, przyjęła następujące wytyczne dla regulacji międzynarodowej komunikacji samochodowej.

1) Wjazd i wyjazd tak samo jak i przejazd przez wszystkie państwa przystępujące do konkurencji powinien odbywać się bez żadnych przeszkód.

2) Poszczególnym państwom przyznaje się prawo pobierania od zagranicznych automobilistów podatku w formie opłaty za używanie dróg i na koszt ich utrzymania. Z przedsiębiorstw, które zarobkują komunikacją motorową, wyłącza się cudzoziemców, o ile dane przedsiębiorstwo utrzymuje stałe linje komunikacyjne.

Zgodnie z temi wytycznemi sformułowano następujący praktyczny projekt:

Podczas pierwszych dwuch miesięcy pobyty w kraju nie pobiera się od automobilistów zagranicznych żadnych podatków specjalnych. Wszystkie odnośne opłaty zasadniczo należy uiścić dopiero w chwili opuszczania granic danego państwa.

Ruch samochodowy we Francji

(s) Liczba samochodów, zarejestrowanych we Francji przekroczyła niedawno 1 miljon tak, że obecnie przypada jeden samochód na 42 mieszkańców. Przemysł samochodowy zajmuje w liście przemysłowców eksportowych francuskich siódme miejsce. W przeciągu ostatnich miesięcy sprzedano na rynkach zagranicznych przeszło 52.000 samochodów tj. około 27 procent całej produkcji samochodowej francuskiej. Liczba robotników i pracowników w poszczególnych firmach samochodowych wynosi przeszło 200.000.

Francja posiada dziś bardzo rozległą sieć dróg samochodowych, których łączna długość przedstawia się imponującą cyfrą 687.000 km. Cyfra ta przewyższa 15-to krotnie długość obecnych francuskich linij kolejowych. Temsamem Francja posiada największą w świecie gęstość dróg samochodowych, tj. przeciętnie największą ilość km. na km. kwadratowy.

Wśród wszystkich wielkich miast kraju największą ilość samochodów osobowych wykazuje Paryż a mianowicie 105 000, tak, że przypada tam jeden samochód na 28 mieszkańców. O ile jednak chodzi o stosunek przeciętny to przewyższają go jeszcze Nancy i Nicea, gdyż w obydwóch miastach przypada już 1 samochód na 13 mieszkańców.

Niemcy ułatwiają wydawanie tryptyków

(s) Automobilklub Niemiec (A. v. D.) wprowadził nowy system wydawania tryptyków, który niezawodnie spotka się z uznaniem licznych automobilistów niemieckich. Uchwalono bowiem i to ze skutkiem natychmiastowym, że tryptyki będą na przyszłość wydawane wszystkim bez wyjątku automobilistom niemieckim, bez względu na ich przynależność do tego czy innego zrzeszenia. Natomiast zostanie wstrzymane wydawanie tryptyków za pośrednictwem innych zrzeszeń, które nie utrzymują stosunków międzynarodowych. Wobec tej uchwały Automobilklubu Niemiec, pozostałe wielkie zrzeszenie niemieckie, a mianowicie Allgemeiner Deutscher Automobilklub (ADAC) oraz Deutscher Touring Club (DTC.) zgodziły się również na wydawanie tryptyków według tych samych zasad.

Podatki węgierskie

(s) Węgry zaprowadziły podatek od zbytku dla właścicieli samochódw, który waha się od 5 do 25%, zależnie od siły samochodu. Wozy o sile do 14 HP płacą 5%, od 14 HP do 24 HP płacą 10% ponad 24 HP płacą 25%. Podatek od motocykli wynosi 5 procent. Podatek ten jest obliczany według sumy wartości, kosztów ubezpieczenia i transportu łącznie z podatkiem ogólnym.

Zakończenie ekspedycji Chevroletów

(s) Ekspedycja Chevroletowa, zorganizowana pod auspicjami J. W. Mooney, prezesa Towarzystwa Eksportowego General Motors Corporation, która w dniu 11 marca r. b. wyruszyła z Kapsztadu przez Afrykę, Azję Mniejszą, Bałkany i Europę, przybyła dnia 6 grudnia do celu swej podróży — do Sztokholmu.

Ekspedycja była w drodze 9 miesięcy i 26 dni, przebywając w ciągu tego czasu 16 000 klm.

Ekspedycja Chevroletowa jest pierwszą wyprawą samochodową, zorganizowaną na tak wielką skalę.

czego brak memu samochodowi?

Pytanie 1. Samochód mój ma od pewnego czasu następujący błąd: przednie koła wibrują przy szybkości od 45 do 60 km/g. Przy szybkości wyższej wibrowanie ustaje. Samochód chodzi od trzech lat i kiedyś miał już taki sam błąd, który został usunięty przez podklinowanie drzewem piór resorowych przedniej osi. Obecnie nie udaje się już usunąć błędu tym samym sposobem. Dla orjentacji podaję co następuje:

Kazałem zbadać gruntownie mechanizm kierownicy, resory oraz drążek poprzeczny i popychający zreparować i ustawić przednie koła na normalną szerokość. Pozatem tylny most był ustawiony na koziołki, ażeby skontrolować wał kardana, skrzynkę biegów oraz pracę silnika. Okazało się, że wał kardana wibrował. Błąd ten został usunięty także. Wszystkie wyżej wymienione czynności trochę zmniejszyły wibrowanie. Oprócz tego resory przednie zostały wyklepane, ale i to zupełnie nie zdołało błędu usunąć. Proszę o radę, jak mam postąpić.

Odpowiedź. Przedewszystkiem radzimy Panu wbudować mocniejsze sprężyny do amortyzatora w drążku popychającym, które ściskają kamienie, obchwytujące sworzeń kulowy ramienia kierowniczego, albo założyć podkładki w celu zmniejszenia gry w sprężynach u drążków (poprzecznego i popychającego). Pozatem radzimy zbadać czy niema zbyt dużej gry w kierownicy dlatego, iż może się zdarzyć, że ślimak na wale kierowniczym za płytko leży w wycinku koła zębatego (segmencie).

Jeżeli, po usunięciu martwego ruchu (luzu) w kierownicy oraz po wzmocnieniu sprężyn, daje się zauważyć jeszcze pewne wibrowanie kół, radzimy Panu wmontować po 2 lub 3 wyrównawcze ciężarki po 200 gr na brzegu koła (na obręczy) rozmieszczone na obwodzie w równych odstępach, celem podniesienia siły inercji koła. O ile obręcz jest przymocowana śrubami, można to uskutecznić przez wkręcenie cienkich podkładek pod nakrętki. Ten ostatni środek jest w praktyce dobry, o ile wszystkie inne środki zawiodą.

Pytanie 2. Przejeżdżałem przez jedno z małych miasteczek z szybkością nie większą niż 35 km na godz. W parę tygodni potem dostałem mandat karny na zł 5,— za zbyt szybką jazdę, w tem miasteczku. Czy mam tę karę zapłacić, czy też mogę odwołać się do sądu i czy mam jeszcze szanse wygrania sprawy?

Odpowiedź. Według nowej ustawy, obowiązującej od maja r. b. szybkość w miejscowościach zabudowanych ustalona jest według następujących norm:

Dla samochodów osobowych (na pneumatykach) 40 km/g., dla ciężarowych na metalowych obręczach 10 km/g., na pełnych gumach 15 km/g., a na dętych (pneumatykach) 20 km/g. Jednakże miejscowe władze w porozumieniu z władzami II. instancji mogą ustalić mniejsze normy szybkości od wyżej podanych, lecz wówczas przy wjeździe do danej miejscowości na widocznem miejscu musi być umieszczona tablica z podaniem maksymalnej szybkości.

Jeżeli więc przekonał się Pan, iż w tej miejscowości nie było takiej tablicy, a jechał Pan samochodem osobowym, to może się Pan odwołać do sądu, gdzie, powołując się na ustawę Dz. U. nr. 41 z dnia 30 marca 1928 r., poz. 396, § 38, może Pan sprawę wygrać, o ile dowiedzie Pan, iż rzeczywiście szybkość samochodu nie przekraczała 40 km/g.

Odpowiedź 3. Maj. Przymysławice: Pisze Pan, iż na Pańskim samochodzie są hydrauliczne hamulce oliwne systemu „Lockheed". Niestety, nie podaje Pan marki samochodu tak, że nie możemy Panu podać informacyj absolutnie ścisłych. Fabryki bowiem, które w samochodach swych stosują hamulce systemu „Lockheed", wyrabiają je same jedynie na zasadzie licencji, przyczem każda fabryka, zależnie od swych intencyj, stosuje różne drobne zmiany i odchylenia. Naogół hamulce „Lockheed" pracują na samej glicerynie, jak np. takież hamulce w samochodach „Adler-Standard 6" i „Standard 8". Również w samochodzie amerykańskim „Elcar" fabryka przepisuje wyłącznie glicerynę.

Stosując w hamulcach olej rycynowy, dodaje się spirytus jedynie poto, aby oliwa przy niskiej temperaturze nie zamarzła. Jednakowoż zastosowanie zbyt dużej ilości spirytusu, wpływa ujemnie na działanie hamulcy. Najlepiej dojść drogą prób. Dobre rezultaty, według naszych doświadczeń, dawała mieszanka oliwy i spirytusu w stosunku 4:1 (4 części oliwy i 1 część spirytusu). Jednakże przy użyciu gliceryny dolewanie spirytusu jest zbyteczne, gdyż gliceryna, jak wiadomo, jest bardzo odporna na zimno, wobec czego nie zachodzi obawa zamarznięcia hamulców. Zdaniem naszem, do hamulców pańskiego samochodu można śmiało zastosować glicerynę, gdyby Pan jednak chciał się trzymać ściśle przepisów fabrycznych, radzimy zwrócić się bezpośrednio do przedstawicielstwa swej marki, które jest obowiązane dać Panu wyczerpującą odpowiedź, ewentualnie dostarczyć gotową mieszankę.

Prosimy o podanie nazwy samochodu, żebyśmy się mogli lepiej zorjentować i dać Panu dokładną odpowiedź.

HUMOR



Takie są kłopoty starego fordzisty z nowym modelem.
(Amer. „Motor")

Nieoczekiwana wizyta

— Czy pana szef ma czas?
— Dla pięknych pań zawsze.
— Taaak? To powiedz mu pan, że przyszła jego żona.

Rzeczywiście najbezpieczniej!



(„The Morris Owner")

Prawie

— Jak widzę, twe finanse muszą stać doskonale. Jeździsz sobie własnym samochodem...

— Eh, gdzie tam. Za samochód nie zapłaciłem jeszcze ani grosza i nie wiem czy w następnych latach będę mógł go zapłacić!

— Hm, hm... a wiesz, na takich warunkach to i ja prawie że mógłbym sobie pozwolić na samochód.

Oszczędny mąż

Żona (przed magazynem przyborów samochodowych): — Nie będę mogła spać spokojnie dopóki nie kupisz mi tego pięknego płaszcza samochodowego.

Mąż: — Nie będziesz mogła spać? Tu masz 20 groszy, kup sobie proszek nasenny.

Na kogo kolej?

Pan Hieronim i pan Nepomucen kupili na spółkę samochód i na spółkę nauczyli się kierować. Z wielką biedą złożyli egzamin i udali się razem na pierwszą wycieczkę. Samochod pędzi w pięknych zygzakach. W pewnej chwili zatoczył się w prawo i przemknął o szerokość włosa obok drzewa przydrożnego. Przerażony Nepomucen wrzasnął:

— Panie Hieronimie, jak pan prowadzi?!

— Jaaa? Ja myślę, że pan prowadzi!...

Neapol

— Podobno był pan swym samochodem w pięknej Italji. I cóż pan powie o Neapolu?

— Strasznie droga benzyna. Niech ich djabli...

Rozmaitości ze świata





U góry: Nowy rekord światowy w klasie „C" łodzi z silnikami doczepnemi na dystansie pięciu mil ustanowił podczas wyścigów na jeziorze Elsinore w Kalifornji H. G. Fergusson na łodzi „Blue Streak" („Błękitna smuga"), osiągając szybkość 37,004 mil na godzinę, czyli 59,946 km/g. Na rycinie widzimy „Błękitną Smugę" w pełnym biegu.

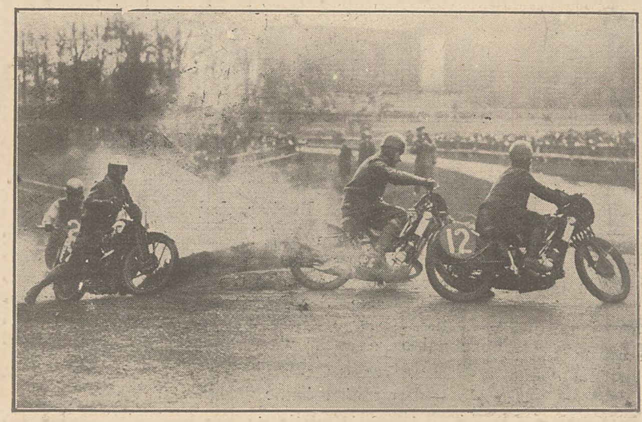
Fot. Underwood and Underwood.

W środku: W zjeździe gwiaździstym ADAC'u z okazji berlińskiej wystawy samochodowej brali też udział pp. Szulczyński (przy kierownicy) i Czerwiński z Poznania na samochodzie F. N., przybywając w najlepszej formie do mety.

W Londynie przy „Crystal Palace" odbyły się wyścigi motocyklowe na dystansie dziesięciu mil o puhar „Blackhead" i zakończyły się niezwykle ciekawym finiszem. Na rycinie na dole po lewej widzimy zaciętą walkę na ostatnim zakręcie.

Wide World Photo.

Na dole po prawej: Samochód bezapelacyjnie zawładnął umysłami młodzieży i dzieci, nawet w takich krajach, gdzie automobilizm faktycznie jeszcze nie istnieje. Tak np. ulicznicy moskiewscy wszelkimi sposobami starają się przekształcić stary wózek w „komfortowy" samochód z napędem . . . „z górki".





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia w tekście 1-łamowy milimetr 25 groszy. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. — Naczelny i odpowiedzialny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Tow. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.